CRUZ Y RAYA

REVISTA DE AFIRMACION Y NEGACION

AP
60
C7
Jan.-Mar.
1935
WARE

MADRID, ENERO DE 1935

CRUZ Y RAYA

SE PUBLICA TODOS LOS MESES

Director: *JOSÉ BERGAMÍN*

Secretario: *EUGENIO IMAZ*

Suscripción a doce números:

España, 30 pesetas; Países adheridos a la tarifa reducida de Correos (envío certificado), 35; todos los demás países (envío certificado), 42.

Ejemplar:
España, 3 pesetas; Extranjero, 4.

MADRID
GENERAL MITRE, 5
TELÉFONO 17573


METAPHI
MATVRA
MATEMA
RATIO
REALIS
ACTIVA
CANONES
LEGES
LANI
ARMA
NAVI
FACTIVA
THEATRI
MEDICI
VENA
AGRI
SPEC
FRAC
A·S·
HORTVS PHILOSOPHIAE

Sumario

Visión de Ezequiel

(Pintura de un ábside del siglo VI de la Necrópolis de Baouit, Egipto.)

1

Miré y he aquí que venía del Aquilón un torbellino de viento, y una gran nube de fuego...

2

Y en medio de aquel fuego se veía una semejanza de cuatro animales.

3

Y cuando yo miraba a los animales apareció una rueda... Las ruedas tenían una estatura, y altura, y aspecto espantoso; y todo el cuerpo lleno de ojos alrededor de las mismas cuatro.

4

Y sobre las cabezas de los animales, una semejanza de firmamento, como aspecto de un cristal espantoso... Y sobre el firmamento, que estaba sobre sus cabezas, había una semejanza de trono, como aspecto de piedra de zafiro.

5

Y sobre la semejanza de trono había encima de él una semejanza como aspecto de hombre. Y vi como apariencia de electro, a manera de aspecto de fuego, por lo interior de él al contorno, desde sus lomos hasta arriba; y desde sus lomos hasta abajo, vi como apariencia de fuego resplandeciente alrededor. Como el aspecto del arco cuando se halla en una nube en día de lluvia. Este era el aspecto del resplandor a la redonda.

EL Señor, nimbado con el nimbo crucífero, se halla sentado sobre un trono; con su mano izquierda sostiene el libro de los siete sellos abierto; con la derecha bendice a la manera griega; la figura se halla encerrada dentro de una aureola, simulando como una gran rueda colocada sobre otras cuatro que forman como la base del trono. Sobre el eje de estas ruedas aparecen, cortándolas, las alas de dos de los animales simbólicos, el león y el toro, mientras en la parte alta y del mismo modo se encuentran el ángel y el águila; éstas son circulares o elípticas, mejor dicho, y están llenas de ojos por dentro y por fuera. Dos ángeles se encuentran a los lados inclinados profundamente, y parece como que han dejado caer algo de sus manos; detrás de sus alas aparecen dos círculos que encierran dos bustos. A los lados de las ruedas hay en el suelo unas a modo de llamas, y en el resto del

semicírculo un motivo decorativo de grandes puntos, que encierran todos nueve motas blancas; la composición se corta en su parte baja por una gruesa línea.

En la parte inferior se encuentra la Virgen Santísima sentada en un solio parecido al de arriba; sentado sobre su pierna izquierda se encuentra el Divino Infante, que sostiene un rollo plegado en sus manos: se halla nimbado con el nimbo crucífero y bendice con su mano derecha igual que la imagen de arriba; a ambos lados se encuentran los apóstoles (seis a cada lado), vestidos de amplios mantos; sostienen un libro de los Evangelios en su mano izquierda, abrazando el canto del libro con la derecha; se encuentran descalzos, recordando la frase *¡Oh, cuán preciosos son los pies de los que evangelizan al mundo!*

Así los encontramos siempre a todo lo largo de la Edad Media, en aquellos tiempos en los que la ornamentación no tenía solamente por objeto halagar la vista, sino hablar a la inteligencia para iluminarla con las luces divinas de las Sagradas Escrituras.

Vamos a transcribir ahora la visión de Ezequiel, cap. I, para ver lo que encontramos y lo que de ella falta en la pintura:

1.—*En el año trigésimo, en el mes cuarto, sucedió que estando yo en medio de los cautivos junto al río Cobar, se me abrieron los cielos. Y tuve visiones divinas, o «extraordinarias».*

2.—*A cinco del mes, en el quinto año después de haber sido trasladado a Babilonia el Rey Joaquín o «Jeconías»* (1).

3.—*Dirigió el Señor la palabra a Ezequiel sacerdote, hijo de Buzi, en la tierra de los caldeos, junto al río Cobar; y allí se hizo sentir sobre él la mano o la «virtud» de Dios.*

4.—*Miré y he aquí que venía del Norte un torbellino de viento, y una gran nube de fuego que se revolvía dentro «de la nube», y un resplandor alrededor de ella: y en su centro, esto es, en medio del fuego, una imagen «de un personaje, tan brillante» como de ámbar.*

La pintura no puede ser más exacta; se adivina el movimiento perfectamente indicado en las alas circulares de los animales sagrados, que son como un torbellino; la nube tiene el resplandor interior, aureola, aún más intenso que la aureola exterior; en medio se encuentra el personaje que brilla como el ámbar (la palabra hebrea *chamel* es de muy difícil traducción: ámbar, succino, que es lo mismo,

oro, auricalco), es decir, que brillaba con gran majestad y hermosura.

5.—*Y en medio de aquel fuego se veía una semejanza de cuatro animales; la apariencia de los cuales era la siguiente: había en ellos algo que se parecía al hombre.*

6.—*Cada uno tenía cuatro caras y cuatro alas.*

7.—*Los pies eran derechos «como los de un hombre», y la planta de sus pies como la planta del pie de un becerro, y despedían centellas, como se ve en un acero muy encendido.*

8.—*Debajo de sus alas, a los cuatro lados había manos de hombre: tenían caras y alas por los cuatro lados.*

9.—*Y juntábanse las alas del uno con las del otro. No se volvían cuando andaban, sino que cada uno caminaba adelante según la dirección de su rostro.*

10.—*Por lo que hace a su rostro, todos cuatro lo tenían de hombre, y todos cuatro tenían una cara de león a su lado derecho; al lado izquierdo tenían todos cara de buey; en la parte de arriba tenían todos cuatro una cara de águila.*

11.—*Sus caras y sus alas «miraban» y extendíanse hacia lo alto; juntábanse «por la punta» dos alas de cada uno, y con las otras cubrían sus cuerpos.*

12.—*Y andaba cada cual de ellos según la dirección de su rostro, adonde le llevaba el ímpetu del espíritu, allá iban, ni se volvían para caminar.*

13.—*Y estos animales a la vista parecían como ascuas de ardiente fuego, y como hachas encendidas. Veíase discurrir por en medio de los animales un resplandor de fuego, y salir del fuego relámpagos.*

14.—*Y los animales iban y volvían a manera de resplandecientes relámpagos.*

Aquí nada de esto encontramos; los cuatro animales tienen una sola cara; no aparecen pies ni manos; sus alas les envuelven como un torbellino. Nos encontramos más bien ante un lugar paralelo del Apocalipsis de San Juan. Veamos lo que dice, cap. IV, vers. 6: *Y enfrente del solio había como un mar de vidrio semejante al cristal y en medio del espacio en que estaba el trono, y alrededor de él, cuatro animales llenos de ojos delante y detrás.*

7.—*Era el primer animal parecido al león, y el segundo al becerro, y el tercer animal tenía la cara de hombre, y el cuarto semejante al águila volando.*

8.—*Cada uno de los cuatro animales tenía seis alas; y por afuera de las alas y por dentro estaban llenos de ojos; y no reposaban ni de día ni de noche,*

diciendo: Santo, Santo, Santo es el Señor Todopoderoso, el cual era, y el cual es, y el cual ha de venir.

Los animales de nuestra pintura son estos mismos que San Juan describe: tienen seis círculos o alas cada uno, que están llenas de ojos por fuera y por dentro. Sin duda se ha representado la escena por este lugar paralelo para dar más facilidad al ejecutante y claridad a la visión. Las discusiones de cómo eran estos animales y cómo tenían las cuatro caras, manos, pies, alas, etc., dieron lugar desde primera hora a grandes disputas, y los exégetas no estaban conformes más que en su significado simbólico, como veremos más adelante.

SINOPSIS DEL CAPÍTULO

Ezequiel ve un carro glorioso, y en él un solio en el que preside Dios. Ve *primero* una tempestad, nubes y fuego que vienen del Aquilón (Norte). *Segundo,* vers. 5: Ve salir del fuego cuatro animales; mejor dicho, los ve dentro del fuego; cada uno tiene cuatro caras, a saber: de hombre, a su derecha de león, de buey a su izquierda, de águila la

de arriba; estos animales marchaban dentro del fuego. *Tercero,* vers. 15: Ve cuatro ruedas grandísimas, llenas de ojos, que andaban al mismo tiempo que los cuatro animales: tenían, pues, espíritu de vida. *Cuarto,* vers. 22: Ve sobre los animales el firmamento como un limpidísimo y brillante cristal y en él un solio de zafiro. *Quinto,* vers. 26: Ve sobre el solio a un hombre hermosísimo, semejante al electro, todo envuelto en fuego y cubierto o vestido por el Iris.

Vamos a ver qué significado tienen cada una de estas cosas. Como nuestro objeto no es otro que demostrar el paralelismo de los dos grupos de la pintura del ábside de Baouit, nuestra sinopsis se hará solamente sobre los cinco grupos en los que hemos dividido el capítulo primero.

1.° Tempestad de nubes y fuego que viene del lado Norte, llamado Aquilón, lado de los vientos fríos, que traen los hielos, las nieves y las lluvias. Es símbolo del demonio que hiela el alma. Esta tempestad del lado del Aquilón marcha hacia el Oriente, lado de Cristo: *Oriens est nomen ejus.* Es decir, camina de lo imperfecto a lo perfecto. Así vió el Profeta, en sus últimas visiones, esta misma sobre la puerta oriental del Templo. Allí veremos cómo esa puerta es Cristo y cómo es también esa puerta la

Virgen Santísima; todo ello lo encontraremos a lo largo de la profecía de Ezequiel; así podemos explicarnos las pinturas del ábside de Baouit, viendo que la de arriba y la de abajo se corresponden perfectamente.

¿Por qué Dios se aparece entre nubes? ¿Por qué se le representa así en todas las épocas hasta el Renacimiento? Porque las imágenes se pintaban con arreglo a un simbolismo perdido ya, pero que aún está vivo en los viejos códices, en la clave Melitoniana, monumento del siglo II que tiene contacto directo con los tiempos apostólicos; en las fórmulas de San Euquerio, y luego en todos los Santos Padres, en los que se hallan dispersas estas fórmulas explicadas, que la labor ingente del Cardenal Pitra sacó a luz en los *Analecta Sacra del Spicilegium Solesmensis*, y en los tomos II y III del mismo *Spicilegium*, selección de las obras de los Santos Padres y escritores eclesiásticos griegos y latinos.

Dios aparece frecuentemente entre nubes, porque éstas son el instrumento de que se sirve la Divina Providencia para castigar, gobernar o premiar al hombre. Así Dios nos envía por medio de las nubes el rocío, la lluvia, la nieve, el granizo, las piedras, el trueno y el rayo. En las nubes aparece

el bellísimo Iris. Las nubes, pues, tan pronto producen el terror como la alegría.

El Señor conduce las nubes del cielo, cubriendo el sol con ellas y atemperando así sus ardores; con ellas mismas resuelve y mitiga el rigor de los hielos del invierno. Con ellas riega y fecunda la tierra, alimenta y apacienta a todo el orbe.

Dios imprime a las nubes grandes velocidades, por lo que se trasladan al punto de una región a otra.

El Señor las levanta desde lo profundo de la tierra hasta la excelsitud de los cielos, como se levanta el aire sin que haya ninguna fuerza capaz de impedirlo.

Dios obra con las nubes sobre toda la haz de la tierra; ahora al Oriente, ahora al Occidente, tanto al Mediodía como al Septentrión; las hace pluviales y fecundas, o secas y estériles. Así pudo decir muy bien Moisés *(Deut.,* cap. XXXIII, vers. 26): *Magnifitentia ejus discurrent nubes.* En la Escritura se dice frecuentemente que las nubes son como el carro real de Dios *(Salmo* CIII, vers. 3): *Pones nubes ascensum tuum qui ambulas super pennas ventorum.*

En una columna de nubes precedía Dios a los campamentos de los hebreos hasta que los dejó salvos en la tierra de Canaán. Cuando les dió la ley

en el Sinaí, envolvió toda la cima del monte en una nube *(Exod.,* XIX, vers. 16). Una nube llenó el tabernáculo de Moisés al ser inaugurado, y lo mismo sucedió en la dedicación del Templo de Salomón. En una nube luchó el Señor contra Faraón, colocándose por su medio entre los hebreos y los egipcios *(Exod.,* XIV, vers. 20). En medio de una nube se mostraba Dios a los hebreos y desde ella hablaba a Moisés para que por ella se le reverenciara y reconociera como legislador celeste *(Deut.,* IV, versículo 11). En el Nuevo Testamento, en la escena de la Transfiguración, se nos dice: *Nubes lucida obumbravit eos* (Mat., XVII, vers. 5). En el día de la Ascensión se lee: *Nubes suscepit eum ab oculis eorum (Act.,* I, vers. 7). Y por último se nos anuncia que ha de venir a juzgarnos, *In nubibus coeli* (Mat., XXIV, vers. 30).

De aquí se deduce que Dios suele mostrar su presencia, y ocultarse y cubrirse con las nubes, para indicarnos que su providencia está siempre presente y ocultísima al mismo tiempo. Así Maternus Firmicus escribe a Martinus Lollianus: *Quiso (Dios) al principio, cubrir y ocultar la naturaleza de su divinidad por muchos tejidos, para que su acceso no fuera fácil para todos, y para que sin ser reconocido por todos el origen de su majestad, sea confesado.*

Alegóricamente las nubes son símbolo de la humildad de Cristo, pues está oculta y vela su deidad. Las nubes, pues, significan la providencia sobrenatural, arcana y divina, por la cual Cristo rige su Iglesia, en la cual brilla como una columna de nube y de fuego, iluminándola y protegiéndola al mismo tiempo y conduciéndola al cielo por caminos rectos. Así piensan San Jerónimo, Cirilo, Isychio, Agustín, Gregorio, Ruperto y otros.

Tropológicamente las nubes son los apóstoles y predicadores del Evangelio por nueve analogías:

1.ª Así como las nubes desde la tierra y el mar son levantadas en el aire y llevadas por el ímpetu de los vientos, así los apóstoles del humilde barro de la tierra, y del mar del siglo son levantados, y obran impelidos por el espíritu de Dios. Así San Jerónimo, Agustín y Gregorio.

2.ª Como la columna de nube y fuego que iluminó a los hebreos y los condujo a la tierra de Canaán, así los predicadores iluminan las tinieblas de este mundo y conducen a los hombres al cielo.

3.ª Estas nubes emiten su doctrina al pueblo como un rocío y lluvia celestiales, que lo fecundan y apacentan. (San Dionisio, *Coeleste Hyerarch.*)

4.ª Estas nubes son la gloria del Iris celestial;

esto es, de la Pasión de Cristo. (San Pablo, *Corintios,* cap. II, vers. 2.)

5.ª Ellas son el glorioso carro que Dios conduce y lleva el nombre de Cristo a las gentes.

6.ª La voz y el trueno de estas nubes significan la eficacia de la predicación evangélica, que consternan y consumen como el rayo con su luz celestial, penetrando y abriendo los más íntimos recodos del corazón y la mente.

7.ª Porque los misterios del Evangelio, a saber: la Encarnación, la Trinidad, la Redención del hombre, la Eucaristía, etc., los abren de tal modo, que aunque queden al mismo tiempo velados como por una nube, se muestren a la impenetrabilidad humana para que todos conozcan que es verdad aquello que dijo Salomón: *Deus dixit ut habitaret in nebula,* y aquello del *Salmo* XVII, vers. 12: *Posuit (Dei majestas) tenebras latibulum suum.*

8.ª Las nubes reciben en sí mismas los rayos del sol, brillando extraordinariamente por encima de ellas, pero recogiéndolos los refringe, transmitiéndolos de nuevo acomodados a nuestra vista. Así hacen los apóstoles, los doctores y los ángeles. (San Dionisio, *In Coelest. Hyerarch.,* capítulo XV.)

Por último, Cristo, en estas nubes rodeado de

su comitiva, vendrá a juzgarnos, *In sanctis millibus suis. (Deut.,* cap. XXXII, vers. 2.)

He aquí una explicación del por qué se encuentran los apóstoles en la parte inferior; aún hemos de hallar más razones. Asimismo encontraremos la razón del por qué se encuentran Cristo Hombre y su Santísima Madre. Voy a cerrar esta parte con la hermosa composición de Hermannus Werdinensis en su *Hortus Deliciarum,* lib. I, cap. V:

Ut pariant pluvias, et terrae germina crescant
Impraegnant nubes flumina rore suo
Hi sunt Doctores ad coelum corda levantes
Et qui subjectis dogmata sacra pluunt
Sic volat ad summa, divino rore repleta
Sanctorum Domini mens in amore calens.
Proficit exemplo subjectus quando magistri
Accrescit nubes, rore repleta sacro

Aunque no dice apóstoles, como éstos son los primeros doctores de la Iglesia, vale la poesía para nuestro objeto.

Estas nubes son tormentosas y llevan consigo el trueno y el relámpago; se hallan envueltas en fuego y a su alrededor hay un resplandor grande. Vamos a ver qué cosa son estos rayos y truenos y este

esplendor que la nube envuelve, y lo que acerca de estas cosas nos dicen los Santos Padres. Melitón de Sardes, en su *Clave Claramontana,* nos dice: *Fulgura excitación del divino terror,* y cita precisamente las palabras de Ezequiel correspondientes a la pintura que comentamos (Ezequiel, I, vers. 13): *Y estos animales a la vista aparecían como hachas encendidas, veíase discurrir por en medio de los animales un resplandor de fuego y salir del fuego relámpagos.*

San Gregorio el Magno dice: *Por la palabra trueno se entiende a Nuestro Señor encarnado, que mediante las Profecías de los antiguos Padres, llegó su conocimiento a nosotros, como un trueno, que apareciéndosenos visiblemente sonó terriblemente; por lo cual llamó a los Apóstoles engendrados por su gracia, Boanerges, esto es, hijos del trueno.* Pedro de Capua abunda en las mismas ideas; después de dar otros significados del trueno y del relámpago, nos dice: *El trueno celestial es el mismo Cristo.* (Job, *Viam sonantis tonitrui.)* Así a todos sus apóstoles, y más especialmente a Juan y Santiago, los llamó Boanerges, esto es, hijos del trueno, porque todos fueron hijos o discípulos de Cristo. Y aquellos dos merecieron oír en la Transfiguración la voz del Padre, que fué como un gran trueno. *Hic es Filius meus dilectus.*

El Anónimo de Claraval nos dice en sus fórmulas que el trueno es el Señor encarnado, y hace extensivo su símbolo a los apóstoles. En el Códice de la Biblia Bellevallense encontramos las mismas adaptaciones.

Pedro de Riga, en su poesía *Aurora,* en la parte del *Exodo,* dice en sus versos 1.086 al 1.099:

Lex datur in Sinai, dum mensis tertius instat,
Cum fumo, tonitru, fulgore, nube, tuba.
Hoc inmense datum descendit Pneuma beatum
Cum flamma, lingüis, luce, canore, sono.
Clares in his rebus jucundi gloria festi,
Et pentecostes lux preciosa micat.
Montem fumare, mugire tonitrua, spargi
Fulgora, flare tubam legis origo facit.
Ecce Sion montem desinat mons Sina; fumat
Lex ibi: sed sacer hic flatus in igne datur.
Oris apostolici sacra verba tonitrua signant.
Fulgura quae rutilant, splendida signa notant.
Doctorum voces altas clangore tubarum
Accipe, qui populos ad sacra justa vocant.

Vemos, pues, a Cristo y a los apóstoles envueltos en esas nubes, truenos y relámpagos, velados por estos símbolos, pero aún los encontraremos más claramente.

Ahora bien, en la profecía, además de todos estos símbolos, se anuncia por el viento, torbellino y fuego la gran calamidad que amenaza a los judíos y a las gentes, calamidad que ha de venir del Aquilón, esto es, de Caldea. La gran nube es el ejército de Nabucodonosor; Jeremías dijo de él: *He aquí que sube como una nube y su carro como la tempestad* (Jer., IV, 13).

El fuego que le envuelve significa: primero, la ira e indignación de Dios, que iba a ser derramada sobre los judíos y otras gentes por mano de los caldeos; segundo, la ira y la truculencia de Nabucodonosor, que había de quemar y asolar todo como el rayo; tercero, el incendio del Templo de Jerusalén, que Jeremías anuncia en el capítulo IV, 4, y en los *Trenos,* capítulo II, 4. Esta tempestad se atribuye a Dios, porque Él la llevó a cabo por medio de los caldeos. Por eso envuelve a todo esto un gran esplendor, símbolo de la majestad y gloria divina, pues Dios está, según el Salmo, *amictus lumine sicut vestimento (Salmo* CIII, 2). Los caldeos vinieron y vencieron como guiados e impulsados por Dios, sin el cual nada pudieran haber hecho.

Ve salir del fuego cuatro animales; cada uno tiene cuatro caras, a saber: de hombre; a su derecha, de león; de buey, a su izquierda; de águila, la de arriba; estos animales marchaban dentro del fuego.

Esta visión de los querubines es semejante a la de aquellos que velaban el arca del señor, o bien de los que había en el Templo de Salomón *(Paralipómenos,* cap. XVIII, vers. 18). Este es el carro y el solio de la gloria de Dios. Así Ezequiel vió esta misma visión en el Templo de Jerusalén: allí habitaba Dios, de allí salió el fuego, esto es, la ira del Señor para castigar los pecados del pueblo y, más aún, los que los sacerdotes habían cometido en el Templo mismo, así nos lo dice en el capítulo X, versículo 20, y allí añade claramente: *Comprendí que estos cuatro animales eran querubines.* Así, la semejanza de esa visión con los querubines de Moisés y Salomón es exacta. Dos construyó Moisés para que con sus alas velaran el arca, otros dos añadió Salomón *(Reyes,* cap. VI, vers. 23) para que fuesen cuatro; así, de la biga de Moisés se formó la cuadriga. El Arca, con el propiciatorio, era como el solio de Dios, al que se colocó sobre un carro con ruedas,

pues no era decoroso que el Arca quedara sobre la tierra. Esto es lo que se dice en los *Paralipómenos,* caps. I-XXVIII, vers. 18, que David dejó a Salomón oro para que él hiciera como a manera de una cuadriga, en hebreo, *mercaba* (carro); el camino de fuego que vió Ezequiel estaba representado por el altar del incienso del Templo y Tabernáculo. Así, pues, estos querubines eran muy parecidos a los de la visión, porque eran alados y de cara humana. Estos, como aquéllos, eran de cara cuádruple, como se colige de los que Ezequiel vió en el templo y de los que nos habla en el capítulo XLI, versículo 18, y este templo que vió el Profeta era semejante al de Salomón. *Duasque faciet habebat Cherubin, facies hominis justa palmam ex hoc parte, et facies hominem juxta palmam in alia parte;* las caras de águila y buey estaban veladas por el muro. Visión parecida se encuentra en Isaías, capítulo VI; San Juan, *Apocalipsis,* cap. IV, vers. 7. Daniel describe también una visión parecida, capítulo VII. Vió a Dios colocado en un trono con ruedas de fuego, rodeado de miles de ángeles, que es lo que aquí significan los querubines. En otras muchas partes de la Escritura se encuentra el Señor montado como un auriga en su carro, o cabalgando sobre nubes o querubines, y se dice que vuela o se sienta *(Deut.,*

XXXIII, 26; *Salmo* LXXIX, 1 a 4; *Reyes,* IV, 15; Isaías, XXXVII, 16; Daniel, III, 55; Habacuc, III, 8).

¿Qué significan este carro y esta cuadriga del Señor? Las opiniones de los doctores son muy varias; todas, sin embargo, están conformes en su esencia. Se juntan en cada animal la mansedumbre, representada por el hombre; la fuerza, por el león; la gravedad, por el buey, y la ligereza, por el ave, esto es, el águila, para significar que al pasar estos reinados duros y leoninos había de venir el reinado suave y piadoso de Ciro, que daría libertad a los judíos cautivos, que con ella volarían como las aves. Orígenes y Gregorio Nacianceno añaden en su explicación sobre Ezequiel *(Oración* 47) que esta cuadriga significa los cuatro microcosmos, es decir, las cuatro facultades del hombre. La parte racional es el hombre; la irascible, el león; la concupiscible, el toro; la sindéresis o conciencia es el águila, pues ésta está llena de ojos, es perspicacísima como el águila, y percibe lo más secreto e íntimo del corazón; punza y muerde. Estas son las cuatro pasiones, a las que Virgilio definió en este breve verso:

Hinc mettunt cupiuntque dolent gaudentque.

San Gregorio Nacianceno explica maravillosamente esto mismo; Apolinar y Policronio dicen que

estos cuatro animales o cuadriga querubínica son los ejércitos angélicos del Señor: Principados, Potestades, Virtudes y Dominaciones, los cuales dirigen el orbe como un carro. Tienen cuatro caras: porque los ángeles presiden al hombre, esto es, a todas las criaturas racionales; al león, o sea a las zelontiras; al buey, esto es, a los mansos, y al águila, o sea a las aves, porque las criaturas sólo hacen servir a Dios. Así todos ellos se mueven según sus órdenes, del mismo modo que se mueven las ruedas de la visión; esto es, las esferas celestes y el orbe todo.

Aseguran otros que esta cuadriga es símbolo de la gloria de Dios, como explica Ezequiel en el capítulo X, vers. 20: el primero en esencia y bienaventuranza; en providencia, en poder, carro sobre el cual Dios por su propia voluntad rige todas las cosas; estos querubines están presentes como servidores y ministros que con celeridad y reverencia suma cumplen sus órdenes. Tienen cuatro caras, porque así es la providencia de Dios: fuerte como el león, veloz y penetrante como el águila, suave y amable como el hombre, longánimo y paciente como el buey. Se llaman querubines porque tienen la ciencia y la sabiduría en grado sumo, y sirven a Dios en el gobierno del mundo; su nombre viene

de la raíz *nachar,* esto es, mucha ciencia, y por metátesis, *recubin,* esto es, carro. San Dionisio dice que se les pinta jóvenes e imberbes para indicar la perennidad de su vigor, la inmortalidad y la eternidad.

Estas cuatro caras significan las cuatro insignias y los cuatro estigmas de su Señor, esto es, de Dios sentado en su carro, que son: Creador, Redentor, Vengador y Castigo de los hebreos. Porque es creador tiene la cara de águila, significando su sabiduría; la de hombre porque es Dios bueno, manso y clemente; la de león representa su poder y fortaleza; la de buey porque se inmoló como víctima en su Hijo Cristo.

San Dionisio, en cap. XV, *Coeleste Hierarchia,* tiene unas hermosas palabras sobre este tema, que omito por abreviar.

Otros aseguran que estos cuatro querubines con cuatro caras son símbolos de Cristo; digamos solamente lo que San Jerónimo apunta sobre ello: *Cristo*—dice—*ruge como león, vuela como águila, enseña como hombre, inmola como sacerdote, riega como río, florece como el campo, fermenta como el vino.* Cristo, del cual se habla (esto se encuentra en el prefacio del Evangelio, según San Marcos), es hombre al nacer, león al resucitar, águila al subir

al Cielo. Cuatro son las cualidades que de los Evangelios se entresacan: Preceptos, mandatos, testimonios, ejemplos. En los preceptos, justicia; en los mandatos, caridad; en los testimonios, fe; en los ejemplos se halla la perfección... Por último, San Irineo, y tras él los Santos Agustín, Jerónimo, Ambrosio, Gregorio y la mayor parte de los Padres y doctores, dicen que estos querubines son imagen de los cuatro evangelistas (explanaciones del *Apocalipsis,* cap. IV), que son los pregones de los triunfos del Redentor: las cuatro caras son los trofeos y las excelencias de Cristo que exponen los Evangelios. San Juan es el águila, porque canta la deidad de Cristo; San Mateo es el hombre, porque describe sus obras humanas; San Lucas es el buey, porque comienza con el rugido del Bautista. Con dos de sus alas, esto es, la fe y la ciencia, vuelan al cielo; con dos cubren sus cuerpos, esto es, velan la ciencia humana, volviéndola ciega (San Jerónimo). Meten sus alas ruido como de ejército que va a la batalla, porque su sonido, esto es, su doctrina, ha recorrido toda la tierra. Despiden chispas de fuego porque a todas partes les sigue el esplendor de los Evangelios. Tienen bajo sus alas manos de hombre porque ayudaban a los hombres no sólo con la palabra, sino que también con los hechos. No volvían

hacia atrás, esto es, no se retractaban de lo que dijeron, porque todas sus palabras son ciertas y verdaderas. El fuego se encontraba en medio de ellos, porque se hallaban regidos e inflamados por el Espíritu Santo (San Jerónimo). El primer autor de esta exégesis fué San Irineo, que dice: *Los querubines que Ezequiel vió eran ángeles, querubines y serafines;* así esto se dice en el sentido místico no literal. Después los autores han hecho extensivo este sentido místico a los apóstoles, doctores y prelados de la Iglesia y aun a todos los cristianos.

TERCERA PARTE

Ve cuatro ruedas de altura inmensa, llenas de ojos: que andaban al mismo tiempo que los cuatro animales: tenían espíritu de vida.

¿Qué son estas ruedas que, como los querubines, tienen cuatro caras? (vers. 15). Así como el carro significa la majestad de Dios, su providencia, su reino y su gloria, así las ruedas simbolizan la eternidad de Dios, su celeridad y eficacia al obrar y su inmensidad. Así Empédocles dice con razón: *Dios es un círculo, cuyo centro está en todas partes y su periferia en ninguna.* Estas ruedas están llenas de ojos;

porque la providencia y el imperio de Dios está en todas partes, porque Dios es todo ojos, como lo pintaban los egipcios; por último, las ruedas significan el yugo de la acción de Dios sobre los ángeles y los hombres. Así, los egipcios pintaban el cielo con un jeroglífico en el que aparecía un corazón, debajo del cual había fuego o una antorcha ardiendo (Plutarco en *Isis y Osiris)*, con lo que significaban que los grandes varones celestes estaban siempre agitados bajo el yugo de grandes cuidados, y así su corazón era movido siempre hacia el cielo. Dice Clemente de Alejandría que los egipcios ponían o pintaban ruedas en sus templos por dos razones: la primera para expresar la naturaleza de Dios, así lo define Parménides: *Corona, conteniendo la luz del orbe, que ciñe el cielo*. Algunos hebreos dicen que la palabra *ofanin* (rueda) es el nombre de los angeles, como se dice serafín y querubín porque están muy próximos al trono de Dios; algunos dicen que estos *ofanin* son los Tronos.

Así como el querubín significa los ángeles, estas ruedas son los mundos celestes, que son cuatro, como en el carro: la constelación del buey, del águila, del león y del hombre.

Siendo éste el carro triunfal de Dios, las ruedas significan la celeridad y eficacia de la victoria, que,

como una rueda perniciosa, trituró a Faraón y a los enemigos. Por consiguiente, así como la Sinagoga fué el carro de Dios, sus ruedas fueron Moisés, Aarón y otros reyes y doctores de los hebreos.

Alegóricamente, estas ruedas, así como el carro de Cristo es la Iglesia, las ruedas son los apóstoles que participan de los estigmas de su Redentor y Esposo Cristo.

La rueda en medio de las ruedas es la concordia, subordinación y jerarquía eclesiásticas, que, lo mismo que en la jerarquía celeste, unas presiden, otras están debajo, unas mandan, otras ejecutan. San Gregorio *(Homilía* 6) y San Jerónimo, dicen: *La rueda en medio de las ruedas es como el Nuevo Testamento, nacido y casi incluído y envuelto en el Viejo. Lo que el Viejo prometió, esto enseñó y cumplió el Nuevo. Así el Viejo Testamento es la profrecía del Nuevo, y la exposición del Viejo es la del Nuevo.* San Ambrosio *(lib. de Spiritu Sancto,* cap. XXII), dice: *La rueda está entre las ruedas porque la Judea estaba dentro de la Iglesia y la ley dentro de la gracia.* San Jerónimo añade que la rueda en medio de las ruedas es la consonancia y coherencia de los Evangelios.

Estas ruedas, lo mismo que el carro, se mueven con el mismo movimiento de los ángeles que las

presiden, esto es, de los predicadores y de los fieles de la Iglesia, así como el cielo y el orbe todo.

Anagógicamente, así como el carro triunfal de Dios significa la Iglesia de los bienaventurados, la Iglesia triunfante en los cielos, así las ruedas significan su eternidad; en la rueda no hay principio, ni medio, ni fin; lo mismo pasa en la eternidad. La eternidad es, pues, rueda y círculo. El círculo existe siempre limitado por la circunferencia, que nunca acaba, pues su línea no tiene principio ni fin, su duración no tiene ningún límite ni término. Así se pinta a la eternidad como un círculo, o como una serpiente orbicular que une su boca con la cola abrazando al mundo, por donde se ve que cuando una parte del tiempo acaba en la eternidad empieza la otra: así, unida al orbe, marcha con él, careciendo de fin y en movimiento continuo. Así, pues, cabe advertir que los triunfos de la rueda son perpetuos, las alegrías eternas, eternas las coronas de los bienaventurados. *Lux perpetua lucebit sanctis tuis Domine, et aeternitas temporum* (del oficio de los mártires).

De la eternidad increada de Dios mana la eternidad creada de los ángeles y de la eternidad del tiempo de los bienaventurados. Así, pues, a la eternidad conviene eternizarse, como a la perfección perfeccionarse, como saber a la sabiduría.

Ve sobre los animales el firmamento como un cristal limpidísimo, y en él un solio de zafiro.

El firmamento que se extiende sobre la cabeza de los animales es como un cristal limpidísimo, significando el cielo empíreo, en el cual reina Dios. Como hemos dicho, esta cuadriga era semejante al arca de Dios; ella contenía el pacto de Dios con los hebreos, que tuvo su comienzo en el Sinaí, y el pacto con los cristianos, sancionado en Sión y confirmado con la sangre de Cristo. Aquella ley, y por la ley el arca que la contenía, se llamaba la gloria de Israel, porque, por la ley, aquel pueblo estaba por encima de los demás del mundo. Así la ley de la gracia y del amor es la gloria de la Iglesia de Cristo. Esto es lo que Cristo dijo: *Mandatum novum do vobis; ut diligatis invicem, sicut dilexi vos, ut et vos diligatis invicem. In hoc cognoscant omnes quia discipulis mei estis, si dilectionem habueritis ad invicem* (San Juan, XIII, 34). Porque Dios vendrá como vengador de esta ley para castigar a los judíos violadores de la ley: El, por esta ley, prevaleció en el arca.

Había en este firmamento un solio de zafiro. Este solio significa: primero, la majestad y celsitud

divina; segundo, su dignidad regia; tercero, su quietud y perennidad eterna, a la que ninguna perturbación puede inquietar; cuarto, la potestad judiciaria. Dios se sienta en el solio como juez y vengador de los hebreos para castigarlos por sus pecados. En la Escritura y en todas partes el solio o trono simboliza el poder de juzgar y la sede del juez. Así se dice en el *Salmo* IX, 5: *Sedisti super thronum, qui judicas justitiam,* por lo que dice San Basilio: *Thronus Dei ex justitie constat.* Significa, por último, la gloria de los triunfadores. Muchos dicen que simbólicamente este solio de Dios es la Virgen Santísima, en la que fué concebido y se sienta el Mesías, Dios. Este trono es de zafiro, esto es, de un elemento terrestre que en su origen es opaco y oscuro, pero que luego es diáfano y claro: así la Inmaculada Madre del Mesías, aunque procede en su origen del pecado de sus ascendientes, en su principio fué clarísima, sin mancha y sin pecado original.

Tenemos ya todos los elementos que componen la escena inferior simbolizados en la superior, pero aún hemos de encontrarlos más claramente a lo largo del capítulo y en el resto de la profecía de Ezequiel.

QUINTA PARTE

Ve sobre el solio a un hombre hermosísimo semejante al electro, todo envuelto en fuego y cubierto o vestido por el Iris.

¿Qué hombre es éste que está sentado sobre el solio, cuya parte superior es de electro, brilla como el fuego en su interior, su parte inferior es ígnea y está cubierto o vestido por el Iris?

El electro o auricalco, que es bellísimo, fulgidísimo, durísimo y de bello sonido, representa a la majestad de Dios; ella es más refulgente que el oro, más dura y fuerte que el bronce; significan la dura guerra y venganza que el Señor había de tomar a los judíos por medio de los Caldeos. El fuego superior en él era intrínseco, porque el Señor esconde en sí mismo la deidad de su gloria, estando escondida para el hombre, según San Jerónimo. La parte inferior y sus pies son de fuego, brillantes, y producen el Iris; porque Dios es conocido por sus obras, *ad extra,* es decir, por la creación, gobierno, castigo, etc., que son como los pies o parte inferior de Dios. Tiene además los pies de fuego, porque con ellos ha de aplastar a los judíos, a los que ha de quemar al mismo tiempo que a los impíos. Pues, como dice Moisés y con él San Pablo *(Epíst. ad He-*

breos, cap. XII, vers. 6), *Deus noster ignis consumens est.*

En su parte superior es de un esplendor áureo, brilla como el auricalco, significando su amor y favor hacia los verdaderos israelitas y hacia los hombres buenos y santos. La misericordia y la justicia son como los regalos y símbolos de Dios, que tantas veces se cantan en los *Salmos: Misericordiam et justitiam cantabo tibi Domine (Salmo* C, 1). Estos son como los dos brazos de Dios, con los que abraza y dirige al orbe y a las criaturas todas. Estas dos cosas significan la columna de nube que protegía a los hebreos y el fuego que perdió a los egipcios. Su imagen era electrina sobre su cintura, ígnea por debajo; porque después de la ígnea, esto es, de la ira de Dios, síguese electro, esto es, su misericordia. Así dice Habacuc (cap. V, vers. 2): *Cuando estuviere muy airado, se acordará de su misericordia.* Pues el electro, como tiene la virtud de atraer al hierro, es símbolo de la misericordia. Oigamos a Orígenes en su *Homilía* I: *El auriga* –dice– *de los cuatro animales no es todo ígneo sino hasta la cintura; de aquí arriba brilla rutilante con el fulgor del electro: Dios no sólo tiene tormentos, sino también refrigerios, castiga a los pecadores y premia a los buenos.*

El Iris que cubre o envuelve al Señor significa

la variedad y belleza, tanto de la providencia de Dios, que castiga a los impíos y premia a los buenos, cuanto de sus criaturas en las que resplandece la gloria de Dios creador, que en su parte superior está escondida. El Iris que tiene la forma de un arco es símbolo de la venganza y la justicia. Su color es cerúleo, como las aguas del juicio, ya hecho en el diluvio, rojo como el fuego que ha de quemar después del juicio al mundo. El Iris es señal causada por efecto de la lluvia, y significa que Dios hará caer sobre los impíos plagas, granizo y tempestades. También el Iris significa la gloria, la gloria que resultará a todos los hombres y ángeles por el castigo de los judíos y de los impíos. Significa también esta venganza mixta de clemencia y de misericordia. El símbolo de todas estas cosas es el Iris, como se ve en el pacto y reconciliación de Dios con Noé, cuyo símbolo fué (*Génesis*, IX, vers. 3).

Alegóricamente el electro ígneo es Cristo por su humanidad unida a la divinidad, porque en Él, dice San Gregorio Magno: *Así como la gloria de la Majestad creó por sí misma la humanidad, y atemperó sus fulgores con la humanidad a los ojos de los hombres, así el electro es el fuego de Dios hecho hombre y perseguido*. Por eso los hebreos le llaman *chasmal,* que, leyéndolo por anástrofe al revés, re-

sulta *lammasiach*, esto es, Mesías o Cristo, como enseñan los cabalistas. Así dice San Juan en el Apocalipsis, I, 15: *Sus pies* (de Cristo) *semejantes al auricalco en el camino de fuego*. Bien pudiéramos extendernos en consideraciones que los Santos Padres hacen sobre estas palabras; pero como hemos logrado ya nuestro objeto de encontrar en estos símbolos a Cristo humanado, la Virgen Santísima y los apóstoles que aparecen en la parte inferior de la pintura, sólo nos queda decir que yendo esta tempestad del Aquilón al Oriente, el profeta nos la presenta ya sobre este punto cardinal en su capítulo X; más tarde, al describir la visión del Templo de Salomón, nos volvemos a encontrar sobre esta puerta, capítulo XLIV, versículos 1, 2, 3 y 4, en donde dice:

1.–*Y el Angel me hizo volver hacia la puerta del santuario exterior, la cual miraba al Oriente y estaba cerrada.*

2.–*Y díjome el Señor: esta puerta estará cerrada; y no se abrirá, y no pasará nadie por ella; porque por ella ha entrado el Señor Dios de Israel y está cerrada.*

3.–*Aun para el príncipe. El príncipe mismo se quedará en el umbral de ella.*

La traducción literal que hace más a nuestro propósito y a la explicación de los Santos Padres dice: *Estará cerrada para el príncipe, y el mismo príncipe se sentará en ella.*

La traducción árabe dice: *Esta puerta estará cerrada, y no será abierta, y nadie entrará por ella: sino Dios de Israel entrará y saldrá por ella: Cerrada con su mismo anillo. Será habitación del príncipe, y se sienta (sentará) en ella ante el Señor por todo el tiempo.*

Todos los Padres están conformes en que alegóricamente esta puerta es la Santísima Virgen; en ella se sentó el príncipe, esto es, Cristo Señor, cuando en su sagrado útero, como en su tálamo y templo, fué concebido de su purísima sangre; habitó durante nueve meses, *porque el Señor Dios de Israel entró por ella,* a saber: Dios Padre la hizo su hija por excelencia; Dios Espíritu Santo la cubrió con su sombra y fecundó; Dios Hijo tomó en ella carne. Así, pues, ella es: Esposa, Hija y Madre de Dios; Hija de Dios Padre, Esposa del Espíritu Santo, Madre del Hijo, esto es, de Cristo.

Copiar todo lo que sobre este tema se ha escrito nos haría interminables; diremos sólo lo que San Agustín dice respecto a estas palabras, Serm. 14 de Natali Domini: *Esta puerta cerrada es signo del po-*

der y de la integridad de la carne inmaculada; no fué violada por el parto, la que fué aún mucho más santificada por la concepción.

El símbolo de la puerta Oriental siempre cerrada denota que la Virgen en su concepción fué inviolada e inmaculada, tanto activa, por la cual concibió y parió a Cristo, cuyo nombre es Oriente (Zacarías, III), cuanto pasiva, pues concibió y nació como la aurora nace, y fué madre del sol del Oriente.

Queda, pues, patente el paralelismo de las dos escenas: en la de arriba, Cristo reinante, Dios vengador y juez, nos habla de la justicia infinita de Dios. En la de abajo, Cristo Dios Hombre, Redentor, sentado sobre la puerta cerrada, que es la Santísima Virgen corredentora, rodeado de los Apóstoles que siembran su doctrina, y que por el poder de Él recibido perdonan los pecados de los hombres, nos hablan de su misericordia infinita también.

He aquí lo que nos dice la pintura de la Necrópolis de Baouit; ella nos recrea la vista con su belleza artística; ella nos llega al alma por el camino de los ojos, haciéndonos comprender las verdades que a través de los siglos vienen iluminando las inteligencias de los hombres para hacerles llevaderas las miserias de la vida.

Esta pintura del lejano Oriente, que llega a nosotros a través de los siglos, muestra en sus elementos decorativos una gran semejanza con los miniados de los Beatus y de las Biblias españolas, enseñándonos cómo el Oriente ha sido la fuente perenne de todas las manifestaciones de la vida, que España supo recoger en admirables obras, que sirvieron como arcaduces, con los que supo durante la Edad Media difundir su cultura por todo el Occidente de Europa.

P. R. DE PINEDO, O. S. B.

(1) La traducción es la de D. Félix Torres Amat, tomada de la Biblia arreglada para la Biblioteca de Ciencia Española.

Derrotero de la novela

Generación de la novela. Mundo de la novela y crisis en el mundo. La novela al margen de la vida: Romanticismo y naturalismo. Invención de la novela: Cervantes.

Degeneración de la novela. Enciclopedismo. El siglo XIX *español. Novelerías enciclopédicas. La novela íntegra: Galdós. Peregrinos en su patria: el 98. La novela moderna: Proust. Mann. Joyce.*

A Gregorio Marañón.

NO es exactamente una definición retórica, ni son tampoco las divisiones establecidas, y que ofrecen regularmente las historias literarias, lo que ahora, no para un estudio, sino para un examen, interesa.

El mundo de nuestros días se halla enervado ante tremendos y urgentes problemas que afectan a principios esenciales—esenciales en esta época—para el desenvolvimiento de los humanos en su medio. Así, sobre estos problemas se acumulan incontables las saetas de las preguntas febriles, de los pronósticos indecisos, de las meditaciones torturadas.

En literatura, el género novelesco es el que más directamente opera sobre la vida, introduciendo en los resultados vitales un mínimo o un máximo de desfiguración, quedándose siempre un poco más acá

o más allá de la realidad estricta. No es extraño, pues, teniendo en cuenta esta actuación, que el campo novelístico se halle en los presentes instantes sometido en el mundo entero a parejas agitaciones y desorientaciones que éste nos ofrece y que sea casi imposible señalar rumbos porveniristas y sólo se haga fácil registrar hechos concretos.

Desde finales de la contienda europea ha habido una palabra que ha llegado a preocupar hondamente a los cerebros más serenos y ha pasado de ser alucinación fantasmagórica a significar realidad terminante. *Crisis en el mundo* se dice y, lo que es peor, se sufre; *crisis,* al menos, en los sistemas que los seres que lo habitan han aplicado para su desenvolvimiento. Y, a la par, ha sonado la alarma: *crisis en la novela,* dentro del orbe literario.

Haciendo una amplia división del género, fuera de las establecidas por los especialistas de la erudición y la crítica—y más en relación con la humanidad del mismo—, la novela se nos presenta en una de estas tres modalidades: *como aquello que se ha vivido, o como lo que se quiso vivir, o como lo que se sintió horror de vivir;* cuando no—y esto suele ocurrir con gran parte de las novelas que pudieran calificarse de modelos—, *como la amalgama de los tres aspectos,* en una resultante que no deja por ello de

ser definida ni perfectamente orgánica. Podríamos tomar numerosos ejemplos de las divisiones señaladas y presentar a su vez bastantes de la última que se nos da en el conglomerado... Walter Scott, apegado a las bellas leyendas de los antiguos héroes de su país, quiso seguramente vivirlas y, como ya le era imposible, pensó que las vivía soltando su imaginación sobre personajes que él supo desfigurar de su pasada realidad al trasplantarlos a sus libros. En cambio, cualquier naturalista francés pudo constituirse muy bien, él mismo, en personaje episódico y hasta en protagonista. (En la pintura de sus muchos días, de los sucesos y personas observados más o menos de cerca, pero contemporáneos, encuentra el material de la novela, y ésta no es, en suma, otra cosa que lo que se ha vivido.) Para dar ejemplo de la tercera división basta, además de mostrar algún nombre concreto, recordar la función principalísima que juega la imaginación en la novela. La imaginación del novelista está predispuesta siempre a los grandes procesos, a las enormes elucubraciones; la imaginación consuela, pero también tortura al que la posee; una imaginación fogosa puede lo mismo derivar hacia mundos luminosos que hacia otros llenos de terrores y tinieblas; a veces, esos mundos toman tanto cuerpo en la imaginación del

novelista, que llegan a influir en su vida llenándola de sobresaltos; entonces el novelista piensa no ya en el momento de la creación, sino en el desarrollo de sus actos más vulgares, que está al borde de un precipicio y que hay un monstruo que vigila su existencia para intervenir de un momento a otro en ella. ¿Ese monstruo es el Destino?, ¿la desgracia inminente?, ¿la inclinación instintiva, pese a la propia voluntad, que habrá de llevarle por terribles senderos? No es otro el caso de Dostoiewski, muestra rotunda de una vida torturada, en la que jugó la imaginación el papel de torturarla más todavía.

En cuanto al cuarto ejemplo, no puede presentarse más claro ni más a mano. Hay que insistir en que la mezcla de los tres aspectos apuntados anteriormente suele darse en las obras maestras. El *Quijote* lo patentiza. Cervantes, verdadero descubridor del gran continente novelesco, penetra en él, de lleno, con los recuerdos de su propia vida, con las ilusiones de lo que él hubiese querido que ésta fuera y con el horror de resbalar a otra, aún inferior, que sólo imaginaba más cargada de amargura. Por eso, creyéndose en su principio un novelista limitado, puede ir percibiendo, a lo largo de sus horas, que es un novelista cósmico, y cuando siente la llamada a la extinción de sus días empieza a percatarse de

que Quijote y Sancho corren caminos tan dilatados como el mundo, y mientras éste subsista subsistirán ellos en sus peregrinas aventuras.

Algunos se han servido de la teoría spengleriana de los ciclos para argumentar que la novela, de un modo semejante a uno de esos períodos históricos, ha tenido, después de su momento inicial, su apogeo y le ha llegado la hora—esta que vivimos, según afirman—de su decadencia. En esto apoyan con toda su fuerza, quienes afirman que el género está destinado a sucumbir en muy breve plazo; sus asertos se han de juzgar, sin embargo, como un tanto hechos a la ligera y tan sólo ante un espectáculo, a menudo parcial, de pasajeras circunstancias.

Si la novela es lo que se ha vivido, lo que se quiso vivir, lo que se sintió horror de vivir, o la confusión de las tres modalidades, la expresión novelesca habrá de durar mientras el hombre realice actos que se desprenden de su misma condición y mientras esos actos produzcan emociones o sensaciones en él o en cualquier otra persona, bien directas o indirectas, y la imaginación actúe sobre ellas. Podrá, eso sí, el género, como el medio en que se desarrolla el propio mundo, variar sus aspectos, sus matices, incluso sus hondas caracteriza-

ciones; pero ello no quiere decir, en manera alguna, su muerte ni su total consunción... Precisamente en estos tiempos en que se habla de colapso para la novela—no hay que creer que por falta de obras de calidad, sino por la poca abundancia de ellas, que no es lo mismo—se plantean los contados grandes novelistas que siguen manteniendo el fuego sagrado y los que se inician para llegar a un resurgimiento, el problema de definir la novela, pero no a la manera profesoral, sino prácticamente, escribiéndola.

¿Qué hizo entonces Cervantes? ¿Qué hicieron los siglos XVIII y XIX? Todo menos eso. Lo que no quita que el último siglo citado en la interrogante sea, por derecho propio, *el siglo de la novela*.

Muy difícil sería para un ensayo que no trata de otra cosa que de presentarse como boceto, dar el servicio detallista, o, siquiera, los eslabones importantes de la gran cadena novelesca, hasta nuestro día; por eso habrá de limitarse a intentar una visión de conjunto que marque el itinerario, haciendo notar tan sólo los más intensos trazos y entendiendo la palabra *conjunto* en el recuento de las etapas, puede ser que con el ejemplo de una sola obra, en lugar de hallarlo en la acumulación de datos y más

datos nominales. Hecha la salvedad, la novela interesa en el instante en que más que un atisbo es, plenamente, un descubrimiento. Cuando libre de toda otra influencia no es más que eso: novela.

¿Cómo llegó Cervantes a descubrir el gran continente novelesco? Su proceso es el mismo que el del más grande descubridor. Ambos intentaron recorridos directos, y, al paso, les salió lo inesperado. El cautivo de Argel no pretendía en el tiempo en que apareció *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha* otra cosa que hacer un libro de entretenimiento y burla, como es sabido, de los libros de caballería, y se encontró con la novela. Ninguna de las obras que trataba de satirizar en la suya eran novelas. Los autores de tales fábulas abandonaban el mundo al escribirlas y éste tomaba alternativamente el aspecto de infierno o paraíso, mientras que sus personajes, el caballero y sus enemigos, se convertían en seres sobrenaturales: ángeles y demonios, si no por el aspecto externo, sí en sus esencias. Cervantes en su *Quijote* pone el mundo real frente al inventado; pero, a su vez, inventa... No transfigura, desfigura, y al desfigurar, descubre totalmente, de un golpe, el género novelesco. Fábula y leyenda se desvanecen: Don Quijote alancea ejércitos y gigantes, pero no son tales, sino que son

rebaños y molinos; Don Quijote liberta presos que se mofan de él, etc. Si solo, completamente solo, los ejércitos y gigantes que alanceara lo fueran, sería héroe de leyenda y de libro de caballería. Si, de otra parte, los presos que libertara hubieran sido soldados cautivos por feroz enemigo, sería magnífico personaje de historia. Pero ni lo uno ni lo otro; acaso mucho más, o por lo menos, muy distinto: Don Quijote de la Mancha surge de la pluma de Cervantes, protagonista de novela.

Qué duda cabe que el género existía y, en potencia, hasta se iba haciendo viejo, como vieja era ya la imaginación en el mundo y viejo el mundo mismo. Faltaba la fusión definitiva de ambos, capaz de borrar, en las grandes conmemoraciones, toda otra suerte de antecedentes y atisbos. Sí, qué duda cabe que existía el género novelesco, como existía el continente americano antes de llegar su descubridor a él. Pero su existencia era esa.

Desde el momento en que Cervantes da al orbe el espectáculo de la novela con su *Quijote,* efervesce durante todo el siglo un noble afán emulador, disimulado a veces por ambición desmedida de los más cercanos al descubridor. (Y podrían citarse diversos nombres si no fuera suficiente uno solo, el de Vicente Espinel, que publicó su *Escudero*

Marcos de Obregón, en 1618, y que siguiendo la fe erudita de Martín Fernández de Navarrete había elogiado cumplidamente en su juventud a Cervantes, para después hacerle objeto de su ironía e invectivas.) Sin embargo, no ofrecen siempre negativos resultados últimos las enconadas críticas ni la lucha entre las inteligencias. El género novelesco no dejaba ya de ser un gran descubrimiento, y su mundo, un mundo para quienes quisieran ir a conquistarlo.

Así, todos los indicios parecían permitir la aseveración de una larga etapa sin colapso, y, no obstante, no fué de este modo, sino que lo sufrió, y no a muy largo plazo si el tiempo se considera en la historia.

La novela iba a ser, en cierto modo, relegada. Todos los hombres del pensamiento del XVIII iban a emplearse a fondo en el florecimiento de la Enciclopedia. Francia da la pauta. D'Alambert y Diderot serán los dioses. Con esos dioses llegará a tener efecto estimulante la revolución francesa.

Pero desde antes, ya se ha apuntado, los hombres se preparan. La novela queda muy atrás ante la fuerza que irradia el *conjunto de ciencias, suma y compendio de todos los conocimientos humanos*. Así se esfuerza en abarcar los más diversos y extensos

campos. La imaginación queda tan disciplinada que alguien podría atreverse a temer por el desmoronamiento total de su más puro sentido; pero como la imaginación no se pone o se suprime a gusto, se procura para ella una educación rígida con derivaciones constantes. Los aeronautas suben en sus globos por entonces.

La novela se reduce a relámpago: surge la *novelletta,* y adquiere gran preponderancia lo que pudiera ser en cierto modo novela en forma de memorias. Cada cual tiene que dejar contado lo suyo, ahora que con un escrupuloso espíritu influído del más riguroso cientifismo, es decir, de todo el rigor que podía dimanar de la Enciclopedia... científica. Empero, hay anuncios de renovación de telones de fondo en el campo de lo novelesco. Algo es algo y no despreciable. El paisaje americano, hasta el momento poco *explotado,* entra en juego y comienza a formar con frecuencia en los ambientes novelescos. El paisaje americano sobre el que insisten ahora algunos novelistas de nuestros días.

Volviendo a la Enciclopedia científica, Linneo deja constituídas como tales las ciencias naturales, y la Geología y la Paleontología empiezan a apuntar. Luminarias antecesoras, muy cercanas al maquinismo de los grandes inventos, se encienden. La

imaginación pugna por operar libremente sobre la vida, pero se le impone férrea disciplina. Será como un torrente arrollador cuando se suelte; mientras está sujeta a los primeros sistemas que tienden a plantearse, en suma, de un modo hermético, dentro de su aparente amplitud, *la naturaleza del hombre.*

Desde luego, a España le ocurre lo que con su gran descubrimiento geográfico. Llegan hombres de ajeno idioma. Al hablar de la novela en el nuevo período que se abre, y al intentar señalar los más importantes jalones, hay que dirigir la mirada a muchas partes. Y en este caso, no es que nada nos haya sido arrebatado; es que el torrente avanza y se ensancha impetuoso.

El siglo propiamente llamado de la novela va a ofrecer su luz auroral.

Con el trabajo de las primeras imperfectas máquinas, con la ebullición de las tendencias liberales, con el juego de la diplomacia abierto a nuevos y complicados resortes, avanza el siglo XIX, como una gran acción novelesca... como una gran novela.

Mucho se ha hablado y se viene hablando del siglo XIX. Con tenerlo tan cerca, empero, lo conocemos mal. Con tener frescos en nuestras mentes los recuerdos llegados a nosotros de viva voz por

boca de nuestros mayores, no hemos sabido captar su importancia ni su sentido. Con poseer en tan gran número las crónicas de su desarollo, diríase que hemos cegado ante él y le hemos llenado de atribuciones caprichosas, salidas únicamente de nosotros mismos.

Las generaciones presentes de cada país han tenido un juicio peyorativo a punto, para el suyo, en esa determinada época, y con más benevolencia han apreciado sus resultantes respecto al extranjero. De nosotros podemos decir que sólo paletadas de negaciones y desdenes hemos arrojado sobre su cadáver.

En realidad, el siglo XIX español no gana—ni mucho menos—comparativamente con el mismo siglo en otras naciones. Pero como el nuestro es el país de las violentas reacciones, aunque éstas se encierren más en las palabras que se muestren a la hora de los hechos, hemos llevado a extremos inconcebibles la incomprensión o, mejor, el afán de no comprender esa etapa y a los hombres que durante ella se hicieron dignos de más altas consideraciones.

En el mundo, el siglo XIX, además de ser el siglo de otras muchas cosas, lo es de la novela. En él es, y no antes, cuando verdadera y conscientemente empiezan a delimitarse los campos. Se trata de que

el género aparezca desligado de otras esencias que no sean aquellas que le pertenecen. Y así se aprecia la lucha constante que se emprende por que se opere la separación de la novela y la historia. Durante todo el siglo se mantiene la lucha, aunque, conforme avanza el tiempo, el género novelesco va obteniendo, en el sentido indicado, crecientes victorias; lo que no quiere decir que ya, en ningún momento, deje de operar con la amalgama que anteriormente se ofrecía con mayor frecuencia. Porque la novela histórica ni la biografía novelesca han dejado de darse, si bien en nuestro siglo y avanzado éste por los días que vamos, se sitúan, proclamándolo, fuera de la novela. Es decir, que dan a los vientos, con orgullo, lo que representan: su propia ficha o encasillamiento.

Lo mismo que se plantea la Enciclopedia científica en el siglo XVIII, se plantea la novela llegada esta época. Es idéntico el problema: *la naturaleza del hombre*. ¿Triunfó de él la Enciclopedia científica? La novela tal vez fracasa. En todo estudio del siglo anterior no había otra preocupación de fondo que esa: el despejar la incógnita. Las disciplinas habían hecho sus adelantos en la busca y obtenían, uno tras otro, sus triunfos, acaso sin ver cerca el triunfo definitivo. La fisiología, la psicología... Se

diría que la novela les sigue los pasos, pero por distinto camino. Quiere hallar aquello por lo que tanto se esforzaron las ciencias ya sometidas a un método. Por eso puede llamarse al siglo XIX *el siglo de la Enciclopedia de la novela,* que es también *suma y compendio, compendio y suma de todos los espectáculos humanos, sobre los que opera la imaginación.* Y, análogamente que ocurre con la ciencia, se establecen en la novela los matices, las diferenciaciones, los rumbos.

La Enciclopedia de la novela dura lo que el siglo, y es extraordinariamente difícil dar un cuadro sucinto, al par que exacto, de representantes en los diversos países.

El cuadro puede ser variable, pero no importa. Representantes de gran plano, de primer plano en la Enciclopedia de la novela, son Walter Scott, Dickens, Gogol, Dostoiewski, Herculano, Balzac, Flaubert, Zola, Galdós... Sometidos uno a uno a despacioso estudio, y luego vistos en conjunto, se obtiene la trayectoria... Suenan las trompas con sus viejos ecos y redoblan cascos de caballos para belicosas empresas en las páginas de Walter Scott. El escritor vive pendiente de la historia y siente su ilusión. Famoso, y en la librería, donde se entera de las últimas novedades, y en la que sacó muy

buena impresión del conocimiento personal de Byron, que tenía aun que correr toda su aventura, piensa él en las aventuras añejas y no se para a saber si los campos que confunde deben, o no, estar delimitados. Para los naturalistas quedará el circunscribirse. Ellos traerán la delimitación. El siglo tiene prisa y los ideales se suceden como las imágenes actuales de los noticiarios cinematográficos. Las novelas wertherianas se han infiltrado, pero no hacen más que cantar, como el romanticismo; y hay que desalojarlas. Se diría que la delimitación de campos a que anteriormente se ha aludido proviene de la fuerte reacción de los naturalistas. ¿Qué es lo que traen éstos? Simplemente una cosa: la vida, sus vidas. Pero, entonces—habremos de preguntarnos—¿y la imaginación? Con sus vidas y las de los otros, que observan, los naturalistas fabrican una realidad *suya*, exacerbada, cargada y recargada por la imaginación, de la que nos hemos preguntado. En rápida ojeada se examina al novelista. Este se dice: *Si yo viviera este suceso; si mi vida fuese sólo esta vida*. Y se representa un horrible panorama: poco a poco, o quién sabe si de un golpe, las agrias visiones toman cuerpo en su mente y llegan a tomarlo en su propio cuerpo. El novelista escribe febrilmente. No terminará consigo de un

pistoletazo, porque el novelista se oculta detrás de un personaje al que ha dado su tortura. Deja correr la vida y con la vida, en él, lo que no existe, pero que pudiera existir y le atormenta. Siente, perennes, el calofrío y la angustia—el ejemplo típico de Dostoiewski—que se adueñan de la novela.

Rico como ninguno en producción novelesca es el siglo XIX. Para muchos la novela, al apuntar nuestra centuria, está llamada a la muerte. Paulatinamente—nos han dicho—el género languidece y acabará por no interesar. ¡Nadie leerá una novela! Las etapas enciclopédicas están destinadas a perecer al hierro de las etapas monográficas que ahora apuntan. La ciencia, en definitiva, da la pauta y va primero. El camino científico que se empieza a seguir es ese. Pero pensando con cautela surgirá la pregunta: ¿Cuánto tienen de moda y de snobismo tales afirmaciones?

Durante todo el curso de estas páginas no se ha hecho otra cosa que marcar en términos muy generales, es decir, con un gráfico, todo lo sucinto y a grandes rasgos que el tema lo permite, el itinerario de la novela: sus derroteros. Sin embargo, en el cuadro de los grandes escritores de la Enciclopedia novelesca ha saltado un nombre. Este nombre es el

de Benito Pérez Galdós. Si nosotros—los españoles—recuperamos por él, pasado el año 1870, un puesto de primera fila en el género, no sería justo ahora, por muy rápidos que deseemos avanzar, el no detenernos unos momentos en su honor.

Firmemente, rotundamente, Galdós es el gran novelista de su época en España, de su época y de todo el siglo.

Pérez Galdós representa, para España, un caso de novelista completo, que asume los tres órdenes o modalidades apuntados en este trabajo. Así: dejar los rasgos de una época más sugerentes y vivos que la propia historia, tener que acudir a él para conocer la evolución de un momento y su ambiente, probar la posible amargura en las sensaciones del personaje de *Miau...*, es a lo más que pueda aspirar el que trabaje con la pluma para la muerte.

Tras de Galdós aparecen unos hombres extraños, que, cuando no lanzan sus invectivas contra él, le desdeñan. Cualquiera aseguraría que hablan otro idioma y se presentan de lejanas tierras.

La generación del 98—y no ha de antojarse atrevido el aserto—es una generación de turistas que trae su fotógrafo ramplón: Zuloaga.

Viene a España, de España misma, como si viniera de Inglaterra, de Inglaterra mejor que de Fra-

cia; lo contempla todo con ojos atónitos, como recién nacidos al espectáculo; con curiosidad, se detiene ante los paisajes, las gentes, las cosas. No parece acostumbrada desde la niñez, sino que vivía lejos y, de pronto, insospechadamente, la han traído. Alguien ha dicho que practica como doctrina el andar y ver y que por eso se echa a los caminos, a las cumbres, a las villas y pueblos. Uno cualquiera de la generación explora Vasconia, otro Galicia, otro Levante y Castilla. El fotógrafo tira, mientras, sus placas: toreros, mujeres pueblerinas, hidalgos, campesinos. Y su máquina extranjera capta de tal modo las imágenes que no pierde el empaque de su fabricación, y al otro lado de las fronteras es donde esas placas, de una España tan falseada, obtienen los mayores éxitos. Sin embargo, los hombres de la generación son finos, sagaces, y ¡grandes escritores! Se preocupan del estilo unos, pero no de conservar el estilo. Otros lo descuidan, pero sin pretender descuidar nada que les fué legado ni que ellos debiesen recoger o representar.

Azorín recorre los pueblos y Galdós España entera en diligencia. Azorín exhibe en sus primeros años de combate, por la celebridad, una lente en un ojo. Tiene algo, en su porte, de joven lord dedicado a gozar de las suaves delicias de nuestro clima

mediterráneo y de sus panoramas luminosos, a que son tan aficionados los ingleses. Maeztu, llena la voz de niebla, parece sacado del corazón de Londres. Y Baroja, por ser el que más tiene de galdosiano, es el que peor habla de Galdós, aunque tampoco logra, por excesivamente paradójico y pintoresquista, una significación en la gran arquitectura que se queda aislada y sin continuadores, no en el sentido superficial de la imitación, sino en el trascendental del rumbo.

Todo en este instante—los instantes se alargan cuando tienen proyección histórica—prepara un derrumbamiento. Ellos, los componentes de esa generación, parecían extranjeros que venían a España a escribir con nuestro idioma perfectamente aprendido. Las generaciones que les sigan, por mirarles, alucinadas, su juego sorprendente, encontrarán dificilísimo parecer españolas. Y el derrumbamiento, tras ellos, sobreviene. Los que hoy marchan por el camino de los treinta a los cuarenta años en nuestro país, los atisbos de novelistas que se han dado estos últimos años, ¿qué se han hecho? Todavía hay alguna esperanza. Tal vez alguno ha vuelto el rostro para tomar el hilo cortado del estilo. Pero el grupo, que luego se espiga, no existe; la producción no existe; y la esperanza es desesperanza aquí.

Son, de primer golpe, tres novelistas, de nacionalidades distintas, los que sustentan la convicción en nuestro fuero interno de que la novela no podrá perecer fácilmente al conjuro de las voces de *¡crisis!* lanzadas desde cualquier parte.

Marcel Proust, Tomás Mann y James Joyce..., cada cual busca en su mundo la definición de la novela. Cada uno de sus libros nos dicen que la han buscado a lo largo de la trama, de la peripecia, de los personajes. Son tres espectáculos distintos los que nos ofrecen. No podrán confundirse jamás de fondo ni forma: *A la sombra de las muchachas en flor*, *Mario y el encantador* y *Ulises*.

El *tempo lento* con el cual están escritos los libros de Proust aparece bien justificado, puesto que el más minúsculo objeto, el más simple suceso, pueden reservar al hombre de suprema sensibilidad millares de sensaciones. En este sentido es en el que ha de verse el título genérico de sus obras: *A la recherche du temps perdu*. Es verdad; el novelista busca de nuevo el tiempo que se le escapó, pero en cuanto los recuerdos le pueden hacer *sentir* pasados sucesos.

Joyce, en cambio, muestra el mundo de la anécdota también con relación al espíritu. Recoge el detalle, el pequeño suceso, esas diminutas acciones

que son a veces rumbo y caracterización de la vida de los humanos. También justifica la lentitud–no es premiosidad–de sus obras. Acumula anécdota sobre anécdota. El espíritu las sedimenta.

Tomás Mann se halla situado entre uno y otro —Proust, Joyce–, no porque aquéllos carezcan de imaginación, sino porque en él la imaginación es lo que predomina. Por eso Tomás Mann nos muestra el mundo de la imaginación en relación igualmente con el espíritu. Justifica menos su lentitud, tal vez aprendida de los otros, pero en cambio no necesita justificarse en un solo punto como novelista. Es el más de los tres. El orbe novelesco sale de sus manos más orgánico, más completo, con más ímpetu de ingente creación.

De los tres lados del triángulo–Proust, Mann, Joyce–han partido otros hombres ilusionados en busca de la misma aventura: derrotero de lo eternamente nuevo y distinto.

MIGUEL PEREZ FERRERO

IMPERIO Y MILICIA

LA idea de *imperio* no se concibe sino como aliada de la de predominio militar, y así, tras las glorias bélicas ha sobrevenido siempre su expresión adecuada en la doctrina y en el arte. Tras la derrota de los luteranos en el río Albis, compone Hernando de Acuña su soneto al Emperador, anunciando al mundo *para más consuelo,*

Un monarca, un imperio y una espada.

Tras la victoria de Lepanto, Francisco de Aldana, inspirado también imperialmente, ve cómo

Juan de un polo al otro envía,
tras su fama inmortal, tu cetro a vuelo,

el de Felipe II, a quien el soneto se dirige.

Por ello, al tratar de sugerir una breve antología poética en la que la ilusión del *imperio,* que por algunos lustros acarició el pueblo español, fuera el tema predominante, no es posible rehuir la inclusión de trozos estrictamente militares, corolario, a veces desengañado, de tal ilusión.

Siendo arbitraria esta pequeña colecta, alguna razón ha habido para que sea así y no de otra manera. Habían de centrarla los dos poetas soldados, Acuña y Aldana; pero junto a ellos ha parecido oportuno incluir al también capitán Micer

Andrés Rey de Artieda, que conoció y padeció las campañas en que se acentúa la decadencia de la fortuna española, de la que parece símbolo el soldado iluso que hace la guardia entre sueños imposibles, en su menos desconocido soneto, y alguna muestra del temor que con retórica barroca se dirige a Felipe III por pluma y voz del Dr. Tejada Páez, contra Inglaterra, valla infranqueable de nuestras aspiraciones imperiales.

De un lado, pues, todas las ilusiones, todos los sueños de universal imperio, de los vasallos de Carlos V y Felipe II, y como final el temor de los de Felipe III, en cuyo tiempo los más avisados sienten el desengaño que simbólicamente expresa la gran estrofa de Mira de Amescua, aplicada por el poeta a otros fines.

Yo soy la que moví la pluma del celebrado Aldana, y la que no dejó jamás el lado de D. Fernando de Acuña, hace decir Cervantes, en *La Galatea,* a la musa del heroísmo. Ciertamente, si nos queremos representar el tipo noble y caballeresco del soldado al par poeta, en ninguno podemos verle con la pureza que en Acuña y Aldana.

Jamás pudo quitarme el fiero Marte,
por más que en su ejercicio me he ocupado,
que en medio de su furia no haya dado
a Apolo de mi tiempo alguna parte,

dice el propio Acuña. No caben aquí reconstrucciones biográficas, en el caso de Acuña bien logradas por Narciso Alonso Cortés *(Don Hernando de Acuña,* Valladolid, 1913). D. Hernando sirvió en la guerra al Emperador, y en más civiles oficios en las breves treguas, que de paz no puede hablar un soldado español del siglo XVI. Fué prisionero de franceses y compañero constante del Emperador. Una colaboración tuvieron cuya consideración vale, como dato caracterizador, por cuantas no-

ticias puedan proporcionar rebuscas de archivos. Sabemos que Carlos V entretuvo parte de sus ocios en traducir en prosa castellana el poema de Olivier de la Marche, *Le Chevalier déliberé.* Fué Olivier de la Marche servidor de los duques de Borgoña y luego capitán de las guardias de Luis XI, y en tal poema presentaba al modo caballeresco los hechos de Felipe el Hermoso. Pues bien, tal traducción la entregó el Emperador para su refundición en verso castellano a D. Hernando de Acuña, que en quintillas dobles dió cumplimiento al honroso encargo. Así narra este episodio Guillermo Van-Male, o Malinez entre los españoles, en sus *Lettres sur la vie intérieur de l'empereur Charles Quint: Caesar maturat editionem libri, cui titulus erat Gallicus, Le Chevalier déliberé. Hunc per otium a se ipso traductum tradidit Ferdinando Acunae, Saxonis custodi, ut ab eo aptaretur ad numeros rithmi hispanici, quae res cecidit felicissime.*

Si esta anécdota puede dar suficiente idea del carácter y ambiente en que Acuña movió sus actividades, otra podemos escoger de Aldana igualmente evocadora. Aldana, general en Flandes, Alcayde de la fortaleza de San Sebastián, fué diputado por Felipe II para aconsejar al impetuoso Don Sebastián de Portugal en su jornada de Africa. No bastaron las razones transmitidas por el capitán soldado para disuadir al portugués de su empeño, y aun volvió a encontrarle en Africa mismo, vísperas de la rota de Alcazàrquivir, esta vez con embajada del duque de Alba. Así nos lo cuenta la relación de Luis de Oxeda: *... llegó un día el capitán Francisco de Aldana con alguna escolta, que había partido con él de Arzila, porque no pudo alcanzar al Rey, antes que de allí partiese; el cual le trujo una carta del duque de Alba, y en presente la celada y sobrevista de armas con que el Emperador Carlos V entró en Túnez, cuando la ganó...* La carta del duque contenía prudentes consejos que el portugués pareció tener en mucho. Asimismo hizo todo agasajo a Aldana. Cuenta Oxeda que en público le pre-

guntó *que ¿cómo había tardado tanto?, a lo cual dicen que respondió: que por tarde que venía, no hallaba las cosas en la forma que era razón que estuviesen, adonde S. A. estaba. Por lo cual le mandó luego que tomase el ejército a cargo y lo guiase en lo demás. Y así Aldana deshaciendo la orden que el campo hasta allí había tenido en caminar y alojarse, que era bien poca, dió otra de nuevo conforme entendió que convenía...*

Tras la entrega de los simbólicos avíos del César, y la de sus servicios militares, no quedaba a Aldana más que una obligación que cumplir: la de su muerte al lado del monarca portugués, y ella la cumplió con el valor y la serenidad propia de un soldado del Rey católico.

Tal fué el capitán Aldana, aquel que en frase de Gil Polo, acreditada en la anécdota con que he tratado de caracterizarle, fué

el único Monarca
que junto ordena versos y soldados.

Quien de Aldana sólo considere este aspecto profesional, por así decirlo, de su poesía, no puede pretender conocimiento suficiente de la labor poética que le diera nombre entre sus contemporáneos de *Divino.* Sus versos amorosos, de la más blanda y refinada sensualidad, sus elucubraciones místicas han de concluir su semblanza de poeta.

Dignamente puede acompañar a los dos poetas Micer Andrés Rey de Artieda, soldado en Chipre y en Lepanto, y legislador del teatro en su epístola al marqués de Cuéllar, en el momento de máxima actividad escénica en Valencia, su patria, revolucionada con la estancia en ella, como destierro, de Lope de Vega Carpio. A aquél vió acudir Cervantes en defensa de la poesía en el *Viaje del Parnaso* en la forma que dicen estos tercetos:

En esto vióse con brioso paso
venir al magno Andrés Rey de Artieda,
no por la edad descaecido o laso;

hicieron todos espaciosa rueda,
y cogiéndole enmedio le embarcaron
más rico de valor que de moneda.

Tales los poetas de que capitalmente me he servido en esta antología, a los que hacen marco y procuran situar en ambiente proporcionado otros versos alusivos a sucesos íntimamente ligados a sus sueños de grandeza.

J. M. C.

HABLA EL ARTE MILITAR

YO soy, que así me nombra el vulgo insano,
el arte militar de los nacidos,
que derribé por la divina mano
los ángeles del cielo envanecidos;
al medo, al persa, al tracio, al espartano,
y a los del mar austrino, enriquecidos
hice yo, y vencedores o sujetos
según mi providencia y sus defetos.

Soy madre de los Césares famosos,
reina de los antiguos Tolomeos;
señora de los casos venturosos,
valedora total de los deseos:
los tronos y los cetros más gloriosos
mis ornamentos son y mis trofeos:
soy tal que el mismo Dios por honra y fama
Señor de los ejércitos se llama.

(El capitán Francisco de Aldana. – *Octavas dirigidas al Rey Don Felipe nuestro Señor.)*

ALIENTO IMPERIAL EN DOS SONETOS

Ya se acerca, Señor, o ya es llegada
la edad gloriosa en que promete el cielo
una grey y un pastor sólo en el suelo
por suerte a vuestros tiempos reservada.

Ya tan alto principio en tal jornada
os muestra el fin de vuestro santo celo,
y anuncia al mundo para más consuelo
un Monarca, un Imperio y una Espada.

Ya el orbe de la tierra siente en parte,
y espera en todo vuestra Monarquía
conquistada por vos en justa guerra;

que a quien ha dado Cristo su estandarte,
dará el segundo más dichoso día
en que vencido el mar, venza la tierra.

(Don Hernando de Acuña.—*Al Rey nuestro Señor.)*

DESDE la eternidad, antes que el cielo
amaneciese al mundo el primer día,
nombrado ¡oh gran Felipe! Dios te había
por Rey universal a todo el suelo.

Y así como esparció con tanto celo
Bautista la venida del Mesía,
así ora Juan de un polo al otro envía
tras su fama inmortal, tu cetro a vuelo.

Ha seis mil años casi que camina
el mundo con el tiempo a consagrarte
la grey diversa reducida en uno.

¡Oh, cómo en ti paró la edad más dina
bien dinamente, y va tras tu estandarte
la gente, el mundo, el tiempo y la fortuna!

(El capitán Francisco de Aldana.—*Al Rey Don Felipe nuestro Señor.)*

Don Juan de Austria.

... la funesta nueva
de Don Juan, cuyo pecho
alevemente della fué deshecho.

Con lágrimas de fuego,
hasta quedar con ellas abrasado,
o por lo menos ciego,
de miserias llorado,
viniese a ser de todos consolado.

La rigurosa muerte,
del bien de los cristianos envidiosa,
rompió de un golpe fuerte
la esperanza dichosa,
y del infiel la pena temerosa.

Mas porque de cumplida
gloria no goce de morir tal hombre
la gente descreída,

tu muerte les asombre
con sólo la memoria de tu nombre.

Sientan lo que sentimos,
su gloria vaya con pesar mezclada,
recuérdense que vimos
la mar acrecentada
con su sangre vertida y no vengada.

Don Sebastián.

LA grave desventura
del Lusitano, por su mal valiente,
la soberbia bravura
de su animosa gente
desbaratada miserablemente,

siempre debe llorarse,
si como manda la razón se llora;
mas no podrá jactarse
la parte vencedora,
pues Reyes dió por Rey la gente mora.

Ansí que nuestra pena
no les puede causar perpetua gloria,

pues siendo toda llena
de sangrienta memoria,
no se puede llamar buena vitoria.

(*Del mundo y su vanidad.*—Mal atribuída a Fray Luis de León.)

DESCRIPCIÓN Y ELOGIO DE LA GUERRA

OTRO aquí no se vee que, frente a frente,
animoso escuadrón moverse guerra:
sangriento humor teñir la verde tierra,
y tras honroso fin correr la gente:

este es el dulce son que acá se siente,
España, Santiago, cierra, cierra;
y por suave olor, que el aire atierra,
humo de azufre dar con llama ardiente:

el gusto envuelto va tras corrompida
agua; y el tacto sólo apalpa y halla
duro trofeo de acero ensangrentado,

hueso en astilla, en él carne molida,
despedazado arnés, rasgada malla;
¡oh sólo de hombres digno y noble estado!

(El capitán Francisco de Aldana.—*Soneto.)*

PREGÓN CONTRA EL INGLÉS

Habla con Felipe III.

MIDA el caballo con herradas manos
lo que hay desde la cincha hasta el suelo,
y argente con espuma el freno duro,
y guarnezca el bruñido doble velo;
los pechos osadísimos hispanos
(de la misma fiereza recio muro)
y el mar (de tu potencia no seguro)
horade el espolón, cercene y abra,
con quien de crespa nieve el mar se labra;
den a la luz del sol vistosas luces
tus coloradas cruces,
y azote el viento vago
el vencedor pendón de Santiago,
y relumbren al sol yelmos grabados,
por entre los penachos encrespados,
porque ya del inglés piden venganza
yelmo, peto, caballo, espada y lanza.

Pues en tu gente invicta y laureada
la virtud su virtud acendra y prueba,

bata Milán el duro yunque, bata,
greve los yelmos, temple bien la greva,
enhaste hierros y acicale espada,
que en sangre tiña su color de plata;
y en fragua (do la llama se desata)
con los roncos martillos armas forje
contra el reino que un día honró a San Jorge,
y con la belicosa baraúnda
se amedrente y confunda,
y el español supremo
contra el gélido inglés muestre su extremo,
y el atanor de bronce por do pasa,
no el agua dulce, mas sulfúrea brasa,
escupa, con relámpagos, horrendos,
rayos de plomo y truenos estupendos.

Al atambor se le reviente el parche,
y el cañón a la trompa le reviente,
y el aire atruene su sonoro aliento;
y adonde el pie de tu soldado asiente
cuando tu victorioso campo marche,
con la sangre enemiga esté sangriento;
cuando puebles el húmedo elemento,
y con movibles casas abras surco,
al inglés rojo y al soberbio turco,
tus coronadas popas y tus gabias,

llenas de gentes sabias
de despojos tan llenas
vendrán, que los que están en las cadenas
no podrán con el remo abrir camino;
mas para proseguir tan buen destino,
al duro banco el brazo hereje amarra,
para que el mar con remos are y barra.

Pero ten cuenta, cuando ya la lanza
contra el pirata inglés bravo enarboles,
y el nervio estires del corvado arco,
que la salobre plata la arreboles
con su herética sangre por venganza,
y des rojo color al blanco charco;
su nao mayor tu más pequeño barco
ajorro arrastrará, y aun sus banderas
besarán de la mar las aguas fieras;
veránse en sus navíos abrasados
los arcos destrozados,
y sus botas espadas
sin gloria por el suelo derribadas,
ricas aljabas y saetas fuertes
en propio daño suyo y propias muertes,
sus galeras quemadas, sus naos rotas,
urcas, barcas, esquifes, galeotas.

El mar envuelto con arenas hondas,
con los cuerpos que nadan, no nadando
por estar de la vida despojados,
como con acenefas, adornando
su orilla irá con ellos y con ondas,
de los rotos esmaltes ya cuajados.
Veránse por tus mástiles alzados
ricos trofeos de inmortal memoria,
del león vitorioso justa gloria;
y al cielo perlas líquidas veremos
que arrojarán tus remos
por mensajeros ciertos
de las vitorias que honrará tus puertos,
con que se turbarán esos turbantes
de los bárbaros fieros arrogantes,
sin que le valga al scita y masageta
el cielo barrenar con su saeta.

Verás entonces a tus pies rendidos
golas, petos, montantes y celadas,
arcos, ballestas, dardos, tablachinas,
dagas, estoques, picas, con espadas,
manoplas, brazaletes y lucidos
yelmos, rodelas, cotas, culebrinas,
alfanjes duros, mallas jacerinas,
truenos, pasavolantes y bombardas,

jinetas, partesanas y alabardas,
trabucos, basiliscos y mosquetes,
bombas y morteretes,
venablos y gorguices,
trabucos, roncas grevas, arcabuces,
las balas, escopetas y corazas,
hierros, sillas, testeras, frenos, mazas;
y al fin de todo sus cervices duras
sujetas a tus lazos y ataduras.

(El doctor Agustín de Tejada Páez. – *Al Rey Don Felipe nuestro Señor.)*

COMO a su parecer la bruja vuela,
y untada se encarama y precipita,
así un soldado, dentro una garita,
esto pensaba haciendo centinela:

No me falta manopla, ni escarcela,
mañana soy alférez, ¿quién lo quita?
y sirviendo a Felipe y Margarita,
embrazo y tengo paje de rodela;

vengo a ser general, çorro la costa,
a Chipre gano, Príncipe me nombro,
y por Rey me corono en Famagosta;

reconozco al de España, al turco asombro...
Con esto se acabó de hacer la posta,
y hallóse en cuerpo con la pica al hombro.

(El capitán Micer Andrés Rey de Artieda.—*Soneto.)*

AL son de las belísonas trompetas,
y al retumbar del sonoroso parche,
formó escuadrón el capitán gallardo:
con relinchos, bufidos y corvetas
pidió el caballo que la gente marche
trocando el paso de veloz en tardo:
sonó el clarín bastardo
la esperada señal de arremetida,
y en batalla rompida,
teniendo cierta de vencer la gloria,
oyó a su gente que cantó victoria.
Mas ¡ay! que el desconcierto
del capitán bisoño y poco experto,
por no observar el orden,
causó en su gente general desorden,
y la ocasión perdida,
el vencedor perdió victoria y vida.

(El doctor Antonio Mira de Amescua. – *Canción al instable y fatal suceso de las cosas de esta vida.)*

LA VIDA MILITAR Y LA CORTESANA

Mientras estáis allá con tierno celo
de oro, de seda, y púrpura cubriendo
el de vuestra alma, vil, terrestre velo,

sayo de yerro acá yo estoy vistiendo,
cota de acero, arnés, yelmo luciente,
que un claro espejo al sol voy pareciendo.

Mientras andáis allá lascivamente
con flores de azahar, con agua clara
los pulsos refrescando, ojos y frente,

yo de honroso sudor cubro mi cara,
y de sangre enemiga el brazo tiño
cuando con más furor muerte dispara.

Mientras que cada cual con su desiño
urdiendo andáis allá mil trampantojos,
manchada el alma más que el piel de armiño,

yo voy acá, y allá, puestos los ojos
en muerte dar al que tener se gloria
del ibero valor ricos despojos.

Mientras andáis allá con la memoria
llena de las blanduras de Cupido
publicando de vos llorosa historia,

yo voy acá de furia combatido,
de aspereza y desdén, lleno de gana
que Ludovico al fin quede vencido.

Mientras, cual nuevo sol, por la mañana
todo compuesto andáis ventaneando
en haca sin parar, lucia y galana,

yo voy sobre un ginete acá saltando
el andén, el barranco, el foso, el lodo,
el cercano enemigo amenazando.

Mientras andáis allá metido todo
en conocer la dama, o linda, o fea,
buscando introducción por diestro modo,

yo reconozco el sitio, y la trinchea
de este profano a Dios vil enemigo,
sin que la muerte al ojo estorbo sea.

(El capitán Francisco de Aldana.—*Pocos tercetos escritos a un amigo.)*

CRUZAR caminos, enfadar naciones,
mudar de camas, vinos diferentes,
aires fríos, templados y calientes,
costumbres varias, varias opiniones.

Desquijarar serpientes y leones
(que es domar unas gentes y otras gentes),
rompiendo siempre por inconvenientes,
y siempre esclavos de las sinrazones.

Os darán diez escudos de ventaja
pagados por la mano de un verdugo,
enemigo mortal del trato humano.

Ya largos años, cuando al cielo plugo
que veáis parte dellos en la mano,
serán para comprar una mortaja.

(El sargento mayor Antonio Vázquez.—*A las pretensiones militares.)*

PONDERA LOS PADECIMIENTOS DEL SOLDADO

CORRIENDO la marina con un coche,
dos meses ha me hiciste dos preguntas,
que no las resolvimos por ser noche.

En una dellas con razón apuntas
si es verdad que padecen los soldados
tantas miserias y aflicciones juntas;

y si se nombrará entre amotinados,
el que del Rey y general blasfema,
en medio sus molestias y cuidados.

Ten, pues, por verdadero teorema
que ni el que se recoge en una ermita,
con hambre y sed, al parecer extrema,

ni el que por deudas en la cárcel grita,
ni el que sin prendas al logrero ruega,
ni el que en vano al letrado solicita,

puede llegar, ni con mil partes llega,
a las injurias que un soldado pasa
cuando la hambre y sed le desosiega.

En cualquier orden se halla regla y tasa;
el monje tiene cierta la comida,
y el más triste ermitaño tiene casa.

El soldado, so pena de la vida,
la suya guarda, mil días no come,
ni se le sabe casa conocida.

El año que novicio fuí espantóme,
quíseme retirar, pero no hay cosa
que el tiempo y la costumbre no la dome.

(El capitán Micer Andrés Rey de Artieda.—*Carta a Don Francés de Pinos: trata de la impaciencia de los soldados y fidelidad al Rey nuestro Señor.)*

EL MERCADER Y EL SOLDADO

¡OH dichosos tratantes!
ya quebrantado del pasado yerro,
escapado denantes
por hacer tanto hierro,
dice el soldado en áspero destierro,

que pasáis vuestra vida
muy libre ya de trabajosa pena,
segura la comida,
y mucho más la cena,
llena de risa y de pesar agena.

¡Oh dichoso soldado,
responde el mercader, del espacioso
mar en alto llevado,
que gozas de reposo
con presta muerte, o con vencer glorioso!

(*Del mundo y su vanidad.* – Mal atribuída a Fray Luis de León.)

MURMURACIONES MILITARES

EL capitán Rodríguez de Arrieta,
no sé si por sobornos o reales,
ha dado al primo hermano de Morales
la escuadra, y piensa darle la Jineta.

Y así Diego Simón de la Goleta,
Çambrana y otros cuatro caporales,
derribamos cuartaras y bocales
en la plaza del muelle de Barleta.

Brindóme Pero Gil catorce veces,
y queriendo rendirme Gil García,
le dijo, *no saldrás con lo que ofreces;*

y así fué tan reñida la porfía,
que desde la ensalada hasta las nueces,
de Bríndez a Caraus se nos fué el día.

(El capitán Micer Andrés Rey de Artieda.—*A una comida de soldados sobre la elección de cabo de escuadra.)*

VÁZQUEZ. Artemidoro, ¿sabes el misterio
por qué de algunos años a esta parte
nuestro arte militar (si acaso es arte)
se tiene por infamia y vituperio?

ARTEM. Ah, no me digas más, calla, Valerio,
corrido voy, y puedo asegurarte
que de confuso no parece Marte
a lo menos acá, en nuestro hemisferio.

VÁZQUEZ. ¿Por ventura acabáronse los godos
que al mundo le pudieron poner pecho,
y reducirle a su costumbre y modos?

ARTEM. Godos hay, pero ¿sabes qué lo ha hecho?
Ser nuestra profesión común a todos
y atender cada cual a su provecho.

(El capitán Micer Andrés Rey de Artieda. – *Al estado presente de la soldadesca, Vázquez y Artemidoro.)*

BIBLIOGRAFÍA

Varias poesías compuestas por Don Hernando de Acuña.—Madrid, 1591.

Primera parte de las obras que hasta agora se han podido hallar del capitán Francisco de Aldana.—Milán, 1589.

Discursos, epístolas y epigramas de Artemidoro, sacados a luz por Micer Andrés Rey de Artieda.—Zaragoza, 1605.

Obras propias y traducciones... Su autor el P. Maest. Fray Luis de León.—Madrid, 1631.

Primera parte de las flores de poetas ilustres de España... Ordenada por Pedro Espinosa.—Valladolid, 1605.

Parnaso español.—Colección de poesías escogidas de los más célebres poetas castellanos, por D. José López de Sedano. Tomo III.—Madrid, 1773.

Selección y notas de JOSÉ M.ª DE COSSÍO

CRIBA

LAS COSAS TURBIAS

BORRÓN Y CUENTA VIEJA

... Los partidos olvidan las grandes ideas con que podían honrarse, y que eran su razón de ser, para no acordarse más que de sus odios. Si el uno dice: *yo soy anti-esto,* el otro responde: *yo soy anti-lo otro.* Inmediatamente el horizonte se empequeñece, como si se nublase y ocultaran las cimas. Se emplean los medios más viles; no se retrocede ante la calumnia, ni ante la delación; y los que repugnan todo esto, son tratados como sospechosos. Surgen, entonces, gentes que parecen no tener entendimiento más que para mentir, ni corazón más que para odiar; pero aún encuentran almas, que sin ser vulgares, por el solo hecho de ampararse bajo tales banderas, les otorgan verdaderos tesoros de indulgencia o hasta de admiración. Cuando vemos esta pugna de odios, vacilamos en desear la derrota a ninguno de ellos, porque sería la victoria para los otros.

(De Henri Poincaré: *Dernières Pensées,* pág. 256. Paris, 1917.)

LA CRISIS DEL CONCEPTO DEL ESTADO

El Decano de la Facultad de Derecho, Sr. Posada, desarrolló el año anterior en la Cátedra Valdecilla, de la Universidad, un curso sobre la crisis del Estado, que hoy edita aquélla. Contiene el volumen doce lecciones en las que se examina en primer lugar la situación doctrinal de la teoría española de Derecho político que derivó su orientación y fundamento de Giner y Azcárate. Se desenvuelve la problemática moderna del Estado ante esta teoría, influída por las tendencias que buscan introducir en el orden estatal valores positivos, de contenido ético-espiritual, frente a otras derivaciones del pensamiento político que entrañaban o bien una cosideración meramente mecánica del Estado, desarrollada bajo el signo de Montesquieu, o puramente lógico-formal, que anunciada hacia 1870 con Laband, aparece con toda su construcción perfecta, sí, pero sin raíces, con Kelsen y la escuela de Viena.

Recuerda el Sr. Posada el proceso de socialización y constitucionalización que iba ganando al Derecho público en la pre-guerra y que la teoría española elaboró desde un punto de vista teorético, dando al Estado un carácter eminentemente finalista, teleológico, que corrigiera la carencia de un contenido eficaz y humano de que venía desprovisto desde que poco después de construída doctrinalmente la idea del Estado, la escuela económica fisiocrática y después la escuela política liberal le desposeyeron. A ese Estado europeo que surge en la gran época creadora del Renacimiento, la fisiocracia lo conci-

be como algo que, distinto del hombre, se impone a éste y le domina, constriñendo su libertad. Ha sido sin duda un mal para la evolución político moral de Europa que se presentara al Estado como la antítesis de la libertad y que todo el problema moderno del Estado se planteara como una limitación del individuo, en lugar de ver en el Estado una zona de integración y de realización moral de la persona. Excepciones como las de Hegel no hacen más que destacar esa desviación a que aludimos en la concepción del Estado.

Lo cierto es que al Estado se le deja reducido a una esfera de actividad jurídica estrecha, a un orden de garantías, atendiendo en él solamente a lo que Dempf en su *Filosofía de la cultura* ha llamado la *mecánica de la seguridad,* y según ello se construye su concepto y se desarrolla su historia. Mercier de la Rivière, dándose cuenta de lo reducido que a aquel se dejaba, advertía que con ello no perdía el Estado nada porque al tener menos temas a que atender, podría atender a ellos con más profundidad, y de esta manera lo que el Estado perdía en extensión ganábalo, sin duda, en intensidad. El resultado iba a ser igual por la misma razón, ni más, ni menos, según la cual sigue invariable un producto cuando a uno de sus factores se le divide por la misma magnitud por la que se multiplica al otro. El Estado tiene dos dimensiones: extensión e intensidad. Una y otra pueden ser combinadas de varias maneras. Y a ello corresponde la diversidad de tendencias políticas.

Pero ¿es que realmente el Estado estaba constituído de manera idónea para desarrollarse en uno u otro sentido? Nos encontramos con que el Estado, realidad social, histórica, sumergido en el dinamismo de la historia del hombre, se apoya sobre un conjunto de fuerzas extraestatales, de carácter social, previas incluso a lo político y cuyo sistema se encuentra en no interrumpida transformación. Por la base misma le llega al Estado la acción de estos cambios. Es más, fenómenos

decisivos para la evolución del Estado como el desarrollo renacentista del capitalismo, la *Declaración de derechos,* el *Manifiesto comunista,* el movimiento de la *Vereinfürsozialpolitik,* la *Declaración de los derechos del pueblo* (Chimienti añadiría aquí la *Carta del Laboro),* acaecen fuera del Estado o por la acción en gran parte de fuerzas externas, repercutiendo luego en el interior de aquél. Debido a ello, a estar ligado el Estado a tales influencias, se van introduciendo en él una serie de nuevos elementos que hacen entrar el Estado en un doble proceso de socialización y constitucionalización, el cual se desenvuelve sobre la pugna básica de individualismo y socialismo.

Durante todo el siglo XIX luchan estas tendencias entre sí; mas como ni una ni otra vence definitivamente, no pueden llevar a cabo la elaboración de su propio Estado. Entonces sobre el existente, surgido sobre una base racionalista, capitalista e individualista, pero sin una fuerte construcción respondiendo a este triple fundamento, se marcan aquellas dos direcciones, mediante una serie de compromisos y fórmulas intermedias, como si sobre él lo mismo fuera posible desarrollar una que otra de aquellas sendas tendencias.

Por de pronto, la tendencia del individualismo se traduce en una ampliación de la garantía constitucional. El individuo que ve en el Estado la oposición a su libertad, pretende ligar la acción estatal a una serie de frenos. No cabe duda de que, como reconocieron la doctrina católica y la del derecho natural, hay derechos del individuo anteriores al Estado; pero ellos, por ser fundamentales para las personas, habían de serlo también para el Estado. A éstos se les ha de constitucionalizar, no como garantía defensiva del individuo frente al Estado, sino como principios primarios y decisivos para individuo y Estado. Pero luego se amplía la constitucionalización a una lista de derechos y libertades, en los que no se da ya esa ética relación entre Estado e individuo, sino al contrario,

una relación de suspicacia mutua que los mantiene en hostilidad. La jurisdicción contencioso-administrativa es una de las piezas técnicas de ese Estado prisionero de las garantías y recelos de sus ciudadanos que se llama Estado de derecho. (Bozzi ha intentado fundamentar la jurisdicción contenciosa sobre la base de la doctrina fascista, fundiéndola en el interés del Estado.) En el sistema estatal del individualismo, la defensa del ciudadano frente al Estado lo informa todo y se asegura con la declaración de los derechos y con el juego de poderes. Ahora bien; ¿es lógico, o mejor, es comprensible que aquello que es organizado para la vida de un ser—en este caso del Estado—esté inspirado por un solo principio de suspicacia contra él que persiga toda manifestación de actividad propia de la existencia aquella que quiérese organizar?

La Constitución, en un régimen así, no contiene ya las decisiones políticas activas, creadoras, del pueblo como unidad existencial política. Se incluyen en ella una serie de preceptos secundarios, asistemáticos, que, como sostiene Carlos Schmitt, tienen sólo *una significación técnico-jurídica: la defensa contra una reforma por medio de un procedimiento especial*. Es decir, se estima como más importantes a una serie de derechos y se los constitucionaliza para librarlos del vaivén de la legislación ordinaria.

Pero sobreviene hoy, como señalaba el Sr. Posada en su estudio sobre la Constitución española, todo un cambio en la estimación de los bienes jurídicos constitucionables. Aparece una extensa ampliación del contenido económico y social de las Constituciones. Ahora bien, la introducción de estos nuevos elementos, y en definitiva de las fuerzas que representan, en el régimen de Estado, no se ha llevado a cabo sino de una anómala manera. Han sido llevados a la Constitución, no integrados en la decisión política del Estado, no engarzados en la estructura existencial del Estado, sino de modo aislado, desintegrado, descompuesto. En el fondo siguen figu-

rando en la norma constitucional como defensas contra el Estado.

Resulta que a este nuevo Estado que hoy surge, pleno de contenido positivo por imposición de la realidad, se le sigue suministrando como principio vital el recelo. Aquello que decía Sieyes de la Constitución inglesa, considerándola como *un echafaudage prodigieux de precautions contre le desordre,* sigue siendo la manera de colocarse ante el Estado—para evitar la extralimitación del individuo o del órgano estatal. Mas, ¿cómo un Estado coartado sistemáticamente por la suspicacia, consentido como mal menor, ha de poder realizar ese enorme programa de convivencia social que va a incumbirle?

Esa contradicción interna en la estructura del Estado ha sido causa sin duda de que una serie de fuerzas infraestatales le quebranten hoy. Fuerzas que debieron estar siempre intraordinadas en el Estado, y que al carecer éste de una existencia firme y con sentido de totalidad, le han reducido a fragmentos. Hoy, frente a ellas, el Estado puede emplear la policía en la amplia significación de ésta; pero no puede fundirlas en un régimen de comunidad nacional. Y se llega a esa descomposición pluralista, que entre nosotros ha recogido el Sr. Pérez Serrano y que hoy preocupa, bajo uno u otro aspecto, como motivo de la crisis. Es el pluralismo y la policracia de que habla Schmitt; es la dominación de las fuerzas económicas y militar-imperialistas hipertrofiadas, según Alfredo Weber; es la detentación de fragmentos de poder jurídico por entes infraestatales, a juicio de Del Vecchio.

Pero si este pluralismo se da, no es como causa, sino más bien su aparición es efecto de aquella falta de unidad, de sistema en la existencia y en el concepto del Estado que señalábamos. Acertadamente orienta el Sr. Posada su idea de la crisis del Estado hacia el problema de la raíz conceptual de éste: *La crisis de ahora es de formas, de estructuras, de instituciones, de técnica funcional; pero, además, y con más acritud,*

es crisis de esencias... Lo que está en crisis es el fundamento del Estado, no interpretando lo del fundamento ahora en el sentido de su justificación general, sino en el de la mera justificación histórica y actual. Y así entendido, lo que provoca la crisis de fondo del Estado en los Estados contemporáneos es el hecho de que lo que se esperaba del Estado no es lo mismo que hoy se espera.

Y contemplando con esta idea del Sr. Posada el panorama que hemos trazado nosotros antes, resulta que, reduciéndonos a la esfera del concepto del Estado, precisa hoy una elaboración sistemática de los nuevos y tremendos datos de la existencia real del Estado con que nos encontramos. Descubrimos que es necesaria una labor de reconstrucción como la que un Marsilio, un Althusio, un Bodino realizaron al empezar la Edad Moderna. Lo que hoy llamamos Estado comienza a revelarse como algo fundamentalmente distinto de lo que éste venía siendo desde la Revolución francesa, como la entidad política fraguada en el siglo xvi fué cosa diferente, en la raíz, de las organizaciones políticas medievales. – J. A. M.

AL POETA QUE LO PARTA UN RAYO

(*The Poet as citizen,* por A. Quiller-Couch. Cambridge, 1934.)

¡Rayos y poetas! Destino terreno de los rayos ha sido siempre partir en dos a las encinas y a los poetas, y destino celestial de poetas y encinas, ser partidos en dos por los rayos. No de otra manera se explica la existencia de los unos en el aire y de los otros en la tierra. Y aunque de otra manera se explicara, la explicación posible no sería superior a la dada. Para cuerpos heroicos fueron hechas ciertas dignidades, y nunca quedó merecimiento sin galardón, y parece que ninguno mejor pudiera recibir el poeta que la encendida condecoración de un rayo, como más directa y digna de la mano de Dios: sólo agradecimiento merece por parte del poeta tan especial distinción. Son los caminantes, los movidos a piedad ante el espectáculo frecuentemente ofrecido por las encinas con el tronco herido y los brazos en alto. Allí estaban, las encinas, haciendo su poesía, cuando vino el saetazo rápido a dejársela expirante en los mismos brazos. No se puede decir otro tanto del poeta. Porque en él, es precisamente cuando recibe la visita del rayo, cuando ve salírsele la poesía de los brazos y tornada la herida en fuente.

Muchos no se dan cuenta de esta relación. Dicen, *al poeta que lo parta un rayo,* porque no les interesa ocuparse de él como objeto último, sino del puente que lo ata al mundo. Dicen *al poeta que lo parta un rayo* sin comprender que su invocación es ociosa, porque a ser partido por los rayos estaba

destinado desde que nació, pero no ciertamente a sus rayos, sino a los verdaderos, procedentes de lo alto. Y que merced a esos rayos pueden ellos pasar y repasar aquel puente, tenderlo para amarrar precipicios que de otra manera resultarían infranqueables.

Estas y otras consideraciones plantea un libro recientemente aparecido en Inglaterra, bajo el título seductor de *El poeta como ciudadano.* Está compuesto por una serie de conferencias dadas en la Universidad de Cambridge y algunos artículos. Por su misma índole de conferencias se quedan muchos cabos sin atar, que inconscientemente van quedando atados casi al hilo mismo de la lectura. Desde luego, el título no guarda lo que pretende, sin que ello signifique fraude en algún modo, ya que lo que no se da en forma de dádiva esperada se da en la de no esperadas sorpresas. No se trata de un análisis, ni minucioso ni no minucioso, de las relaciones en que la especial investidura de poetas coloca a un número determinado de hombres con respecto al resto de la sociedad. Se ve al conferenciante pasearse una y otra vez cerca del tema, sin llegar a penetrar en el vergel, tal vez por miedo de encontrarse con la serpiente. En cambio, se discurre por otros de indudable interés. Por ejemplo, en una segunda serie de conferencias *(First aid in criticising)* se aborda el de la posición en que un crítico se ha de colocar frente a un poema; cómo ha de manejar lo que tan difícilmente admite manejos. Para el autor, la cosa es sencilla: frente a un poema, un crítico ha de estar colocado en la misma posición en que un naturalista ante una tela de araña o ante las convulsiones de un molusco, *observando la cosa con una curiosidad en ella por causa de ella,* con lo que sólo se intentan seguir los pasos aristotélicos, que siempre, *como él decía, llevaba el balón, fuera éste Epica o Tragedia, bien pegado a su pie.*

Pero la comparación misma da motivo para examinar cuán poco útil y difícil a un tiempo pudiera ser al naturalista la

contemplación del movimiento del molusco y la tela de araña, desarramadas de su fuente viva. E incluso, cómo el examen de los movimientos de un molusco no nos aparta del molusco mismo, sino que nos acerca a él más y más. Con este sistema de aproximaciones no adelantaríamos un paso, aunque nos pasáramos la vida dándole vueltas, si bien sólo por aproximaciones se camina en estos campos, tanteos cerca de la misma cegadora luz. Al salirse de los límites comparativos salva la poesía todas las posibles comparaciones acerca de ella. Salva, además, la argumentación del profesor Quiller-Couch, porque, soltando este punto de vista demasiado estricto y acogiéndonos a otro más amplio, hallamos una justificación plena a la posición que sustenta de que, frente a un poema, la más directa y acertada posición de un crítico es la de colocarse en la similar del naturalista frente a un fenómeno de la Naturaleza. Esta justificación, más que una técnica, como en el caso del naturalista, la da la actualidad. Hoy los críticos se colocan más frente al hombre que frente a la obra, más frente al poeta que frente al poema, y por eso poetas de vida tienen el mismo o mayor interés que poetas de obra. En su proceder no son impulsados, los tales críticos, por motivos personales. Es, o son los tiempos los que los empujan a ello. Los tiempos, astros con los que no se cuenta, que sobre nuestras cabezas gravitan, que no desamparan ninguna de nuestras andanzas y que nos proveen de razones. Cabalmente, en la segunda de las tres conferencias dedicadas al poeta como ciudadano se nos dice que las explicaciones hay que ir a buscarlas en el hecho de que la personalidad se haya convertido en el dios del siglo. *El culto a la personalidad* se llama dicha segunda conferencia. Indicios a montones lo demuestran: la Historia, de aquel conjunto de hechos, de cuando niños, se ha convertido en un conjunto de hombres con nombre. Las obras y hazañas cuentan menos y los hombres más. Caprichos de balanza con una justificación indudable. Siendo esto cierto, no lo es menos el que la crítica

de un poema pueda sufrir al hacerse a través del poeta o de su personalidad, puesto que es el poema lo que el crítico tiene delante de los ojos, y a él es a lo que tiene que atenerse si ateniéndose encuentra los elementos necesarios para su tarea. Sólo en caso contrario le será dable acudir al poeta o a su personalidad en demanda de auxilio, sin que este auxilio le sirva más que para el mejor examen del poema. Exactamente lo mismo haríamos con las aguas de un río, no acudiendo al estudio de la composición de sus márgenes sino en cuanto nos fuera necesario para completar la de las aguas mismas. Y poco más que cauce y márgenes, manantial y cauce de un momento es el poeta, y agua de siempre y para siempre la poesía, que momentáneamente lo elige para camino. A la medida vienen unas palabras de Landor, citadas en el libro que comento: *el presente, como una nota en la música, no es nada si no pertenece al pasado y al futuro*. Al crítico se le reduce el papel: sólo le toca señalar al cometa, hacerlo visible a los demás ojos. Meterse en honduras es superfluo, porque la poesía se da ella misma si es poesía, el poema se revela si es poema, y las explicaciones son velaciones las más de las veces. *La prueba de la poesía genuina es que puede comunicarse antes de ser comprendida*. Escogemos estas palabras de Elliot por escoger, pues las mismas serían encontradas en cualquier otro poeta. Si la poesía tiene, si es verdadera, virtud para la propia comunicación, ¿a qué se ha de reducir el papel de los críticos? A señalar, a comprobar, a verificar el hecho, a levantar acta de él, al simple papel de notarios.

No se crea que para el profesor Quiller-Couch la función del poeta en cuanto ciudadano deja de parecerse en mucho a la de otro funcionario cualquiera. Consiste en *despertar a sus menos sensitivos conciudadanos a una aprehensión de la armonía, residente a la vez fuera y dentro de ellos*. Examina la estimación que el poeta ha tenido entre sus conciudadanos en

las distintas épocas y países. El poeta es algo como un médico espiritual, un curandero del espíritu, y las distintas clases de poesía se han de aplicar a las distintas clases de enfermedades. Remedio de humores, la Poesía. Por algo ella y la Medicina tienen al mismo dios por patrono: Apolo. Medicina del alma. Lejos suenan, naturalmente, estas cosas, porque han llovido siglos de cristianismo, y un siglo más o menos de romanticismo, desde su enunciación. Recoge y aplica el cristianismo la idea aristotélica; la cristianiza, y de aquella medicina que no lo era tanto del alma, cuanto del carácter, hace una medicina para el alma, que sólo para salvarse en el cielo viaja con el cuerpo por la tierra. No le interesa la salud aquí, sino allá, y poeta y poesía han de contribuir como cada cual a la gran obra. Son, por el contrario, los románticos, a pesar de su melancólica vuelta de hoja a la Edad Media, su vuelta de espaldas a la antigua y sus pretendidos anhelos nublados de cristianismo, los que desamarran de toda idea utilitaria a la poesía y la dejan flotando, reducida a sus fuerzas. Ni medicina del espíritu ni nada: poesía sin más ni más, sin menos ni más. Saca al poeta de la fe y de la ciudad y no los cobija en otras. Convierte en *cementerios sus corazones.* El poeta deja de ser ateniense o romano, pagano o judío, para formar parte de otra ciudad y otra religión, que si suprimen una clase de fronteras no dejan de levantarlas de otra. Tal es el estricto designio romántico: ni fe ni ciudad. Al poeta le han de volar los sesos, ha de romperse el pecho contra el humo, se le han de subir los humos a la cabeza, no ha de caber ni en este mundo ni en los otros, se lo han de llevar continuamente los demonios, se ha de dar con una piedra contra los dientes, no le han de sacar los colores a la cara, ha de estarse saliendo siempre de sus casillas. Y así sucesivamente.

Hasta qué punto la obsesión romántica exagera el destino de la personalidad nos lo da la idea de Baudelaire, quien no concebía más crítica posible a una obra que otra, un soneto,

una oda, con lo que, elevando el destino del crítico a las regiones de la creación más o menos pura, desvirtualizaba, en principio, el fin de su misión. La obra de arte que constituye la crítica (que no es tal crítica) relegará a un segundo término la obra criticada, con lo que el papel de intermediario del crítico desaparece. Se trata de una aberración. Siempre es difícil escoger entre extremos. Difícil e innecesario. Los casos dictarán, y la voz de su dictado tendrá más valor que cualquier doctrina *a priori*. Tampoco quiere esto decir que arreglemos la cuestión con media de cal y media de arena. Tal expediente está desacreditado. Sin embargo, el poeta aún no ha dicho esta boca es mía. ¿Por qué no ha de ser él quien lo diga? A él la palabra primera y la última. Tal vez la de en medio hayamos de concedérsela a los críticos. Concedida. Pero aquí en España los críticos no suelen decir ni pío. Así parecen ociosas las precedentes disquisiciones: enderezadas a nada y a nadie.—J. A. M. R.

EL PERIODISMO, SERVICIO PÚBLICO, Y LA LIBERTAD DE PRENSA, AL MARGEN DE SU HISTORIA

Georges Weil: *Le Journal. Origines, évolution et rôle de la presse periodique.* Bibliothèque l'Evolution de la Humanité. Editions la Renaissance du Livre. Paris.

Hay que convenir que hacer una historia del periodismo, hoy por hoy no es asunto tan fácil de llevar a cabo. Más aún en el caso de este libro, en que, como su prologuista dice, se aborda por primera vez el tema de hacer una historia general de la Prensa. Hasta la publicación de esta obra, los más amplios trabajos sobre dicha materia, la historia del periodismo, no abarcan más que su desarrollo en un solo país. Para salir triunfante del empeño en que se compromete el profesor Weil no son pocas, sin duda, las virtudes necesarias, y entre ellas, si bien de las menores, una hay de la que el autor no ha estado falto: la paciencia, que es mucha la que hay que derrochar en tal labor. No se ha ahorrado ni una sola de las buscas y rebuscas que son necesarias para trazar un vasto cuadro del desenvolvimiento del periodismo. En otro sentido habría que encontrar a esta obra los defectos. No ya el exponer los móviles que impulsan la historia de la Prensa, que en cada caso contribuye a su desenvolvimiento; no el traspasar con sus juicios la superficie de los hechos para penetrar en el trasmundo donde tienen sus raíces los estímulos que los

originan, pero ni aun siquiera contestar a las preguntas que él mismo levanta al filo de su relato, puede hallarse en su tratado. Aparte de la exposición detallada de los hechos—detallada sobre todo en lo que a Francia, Inglaterra, Alemania y Esdos Unidos se refiere—, ninguna consecuencia es deducida de ellos, ni mucho menos analiza el porqué de cómo se producen, de qué son secuela. Más que historia, es relato de las etapas por que pasa el periodismo en su carrera, de sus vicisitudes. ¿Qué reserva el porvenir a la Prensa? ¿Conservará la libertad que ha conquistado en una gran parte del mundo, o se transformará en un servicio público bajo la autoridad del Estado, como en Italia o en la U. R. S. S.? A estas y a otras interrogantes, que dramáticamente gravitan sobre la entraña del periodismo, contesta con un encogimiento de hombros, *sans chercher à devancer les réponses que l'avenir leur donnera.*

Resalta del pasar de los sucesos en la vida del periodismo cómo muchos de los que hoy se atañen a la Prensa actual, cómo sus vicios privativos lo son ya de la Prensa desde un principio. Cosas que son tomadas como males de la época, defectos de la llamada Prensa de empresa, lo son del periodismo en su íntima substancia. Otro tanto ocurre con los males que en él hacen cebo, que son sus enfermedades, y entre estos males, con el peor de todos ellos: la censura. Desde los primeros *avvisi* venecianos los gobiernos echaron de ver la fuerza que en sí misma tenía la noticia, aun sin comentario alguno que la realzase, y toda la vida del periodismo es una lucha heroica por libertarse de las garras de quienes quieren hacer de él un *instrumento de Estado.* Y conste que el adjetivo de heroico con que califico a dicha lucha no es ni desmesurado ni caprichoso. No menos de cortarle una mano o de la horca costaban al primitivo informador sus indiscreciones.

Habría mucho que pensar antes de decidir, sobre todo antes de decidir desde el punto de vista del gobierno de los pueblos, de qué modo la Prensa puede ser un instrumento que

coopere al bien social; hasta qué punto debe estar condicionada, y es lícito que lo esté, la forma en que actúe este poderoso instrumento sobre las gentes; de qué manera su acción es o no beneficiosa para el bien público; si la recta misión de la Prensa debe transformarse en un órgano del poder para que éste rodee sus actos del *estado de opinión* propicio a la función de gobierno, o si, del otro lado, ha de llegar a ser en su labor fiscalizadora ese *cuarto poder* que un día Burke, en la Cámara de los Comunes, dijo a los periodistas que era.

En qué sentido sea más o menos beneficiosa la contribución de la Prensa a la vida política de las naciones es problema harto complejo y todavía por resolver. Lo que es indiscutible es que la libertad es necesaria a la Prensa como al pez el agua para su desarrollo. Por muchas que sean las ventajas que el Poder público aporte al periodismo al intervenirle, por fuertes que sean los medios que ponga a su alcance, nada podrá sustituir a este maravilloso clima que es la libertad para que la Prensa aliente. Donde el periodismo encuentra, después de su lugar de origen, las repúblicas italianas, primer asiento es en Francia. Cuando todavía en Inglaterra no hay más que intentos, la Francia de Richelieu cuenta con un periodista tan avisado como Renaudot y con periódicos como el *Mercure Français* y la *Gazette Française,* que son fuertes órganos de opinión en Francia y fuera de Francia, adonde se extiende su influencia. La naciente Prensa de Inglaterra se limitaba, sometida a una férrea censura, a informar tan sólo de la política exterior, de las guerras sobre todo, y eso que con libertad nada más de aquellas en que no interviniera Inglaterra. Pues bien, la Prensa de Estado sometida a los dictados y directamente inspirada por la Monarquía, anquilosa al periodismo francés, que tan gran ventaja llevaba sobre el del país del otro lado de la Mancha, quien, a medida que va conquistando libertades para su Prensa, le va sacando la delantera, para llegar a tener a comienzos del siglo XVIII, y

desde entonces ya para siempre, el mejor periodismo del mundo.

Mirando hacia nuestra propia casa, más evidente es aún el perjuicio. En España no existe una Prensa hasta el siglo pasado, en que la debilitación del poder de censura del Estado y del de la Inquisición eclesiástica favorecen la floración rápida —una verdadera explosión de hojas impresas— de órganos de Prensa, que contrastan en su copioso número con el casi único que les precede en nuestro país, el diario oficioso *Gaceta de Madrid*.

Siguiendo este conflicto, que late desde sus primeros momentos de existencia en lo más hondo de la razón de ser del periodismo al paso de su historia, no fijándonos, por mayor comodidad, en otros países que en los ya citados —Francia e Inglaterra—, en los que ambas formas de Prensa tienen tan claros perfiles, podemos encontrar un amplio margen a la recapitulación sobre este dilema.

En Francia, como consecuencia del privilegio de Richelieu de 30 de mayo de 1631, por el que se concedía a Teofrasto Renaudot en ciertas condiciones un monopolio de Prensa, se creaba la primera hoja semanal de alto periodismo; este órgano, que es la *Gazette Française,* cuarenta y un años más tarde, en 1672, cuando empiézase a publicar el *Mercure Galant,* de Donneau de Vizé, bajo Luis XIV, no se había renovado en ninguno de sus perfiles, que por tanto se iban anquilosando. No había aparecido en ese interregno más que una sola publicación nueva: el *Journal de Savants* (enero de 1665), editado por Colbert, publicación, como es sabido, de información literaria y científica. El *Mercure Galant* aportaba al periodismo francés uno de sus más caros matices. Es el periodismo del *bon vivant,* el magazine, con su crónica literaria, teatral, sus versos, sus canciones, acrósticos, enigmas y otras distracciones de buen tono, reseña de recepciones académicas, etc. Completaba la fisonomía de la Prensa del absolutismo monár-

quico francés. Pasan años, y en mayor o menor número de publicaciones estas características de los tres periódicos citados —*Gazette Française, Journal des Savants* y *Mercure Galant*— se mantienen, ganando en grados, pero descomponiéndose al fermentar. En el siglo XVIII han encontrado la quintaesencia de su contenido en fórmulas que encierran elegancia, mas el ritmo de su vida es débil y frágil. En contraste con esta desvitalización del periodismo francés, al inglés, que para aquellas fechas había conseguido el reconocimiento de sus libertades por el Parlamento tras dura lucha, en la que se alzó tremante la voz cimera de Milton defendiendo la libertad de imprenta, le corren oleadas de vida que le renuevan desde su base. A comienzos de siglo Daniel Defoe funda la *Revue* (1704-1715), publicación que de las cuatro páginas de que constaba dedicaba casi en todos los números tres al comentario político. Si en otros lugares la *prensa de Estado* vive sólo de inclinarse sobre temas culturales, un poco vuelta de espaldas al drama vivo de lo político en la época en que germina el espíritu de la Revolución que había de estallar a fines de siglo, la publicación de Defoe está en absoluto consagrada a la actualidad política, al vivaz comentario de la marcha del mundo en sus zonas de combate. Surgen al margen de la lucha política entre los partidos whig y thory unas y otras publicaciones en rivalidad enconada. A poco, la publicidad permitía la baja del precio de los periódicos que así ganaban los medios populares, sobre todo cuando por su propia fuerza se consiguieron los diarios la rebaja del impuesto del timbre. Más adelante, la impresión mecánica, el ferrocarril, el movimiento comercial creciente y el desarrollo de la industria, había de consolidar en su puesto a la cabeza del periodismo al inglés, que lo estaba desde comienzos del siglo XVIII, como hemos dicho, y que tras quebrar sus propias cadenas había contribuído a crear un estado de cosas en que le fué fácil hacer otro tanto al de los demás países.

¿Necesitaría Inglaterra o Francia actuales hacer de los periodistas *encargados de un servicio del Estado,* como Napoleón y Federico II de Prusia decretaron en otro tiempo, o como hoy ordenan Mussolini, Hitler y Stalin, para tener en su Prensa una eficaz colaboradora del Poder público? Sin duda, no.

Inglaterra, como resultado de una evolución histórica, dispone de un periodismo que por sí solo prestigia a una civilización. Se ha dicho que si desapareciera este país y con él todo lo que le forma menos un número de *The Times,* éste sólo serviría de ejemplo de hasta dónde había llegado la cultura británica. Para que tal Prensa se produzca ha sido necesario regular las intromisiones del Estado en la Prensa, de la Prensa en ciertas funciones del Estado, porque el libertinaje, no la libertad, es tan pernicioso a la labor de la Prensa como la esclavitud, o si bien se mira, todavía más. Velar por el decoro de la Prensa, función que incumbe al Estado que debe velar por todos los intereses nacionales, significa en primer término todo lo contrario al intervencionismo que se propugna hoy en ciertos medios europeos. Por otra parte, ¿qué beneficio aporta al Estado una Prensa mediatizada, sin autoridad? Porque el poder de la Prensa dimana de su libertad de juicio. Pertenece al sentido común el discernir que la opinión de la Prensa no pesa sobre eso que se conviene en llamar la *conciencia pública* más que mientras ésta perciba que no se presiona al periodismo, que sus críticas no están condicionadas por intereses particulares de nada ni de nadie. Al menos, el seguir paso a paso, en cada una de sus vicisitudes, la historia de la Prensa, así lo evidencia.—V. S. V.

Arte bélico

CARLOS MARTÍNEZ DE CAMPOS

LA SUPREMACIA EN EL AIRE

ENERO
1 9 3 5

1. *Aviación de acción lejana.*

2. *Ofensa previa y represalias; sus posibilidades y limitaciones.*

3. *Defensa activa de las zonas amenazadas.*

4. *La conquista del aire desde el aire.*

5. *Colaboración aero-superficial: caza, reconocimiento y bombardeo.*

6. *La cuestión de la aviación embarcada.*

7. *Orientación orgánica de las potencias más importantes.*

8. *Los dirigibles.*

9. *Un prodigioso invento que transformará los métodos actuales: el autogiro.*

10. *El problema aéreo de España.*

1

Barberán y Collar, *con Bréguet XIX, tipo Superbidón, recorren, de Sevilla a Camagüey (Cuba), 7.800 kilómetros, batiendo la mayor distancia sobre agua con aparato terrestre* (año de 1933).

In memoriam.

CADA tipo de hidro o avión terrestre es susceptible de llevar a bordo una determinada carga máxima.

Para elevarse con dicha carga necesita cierta potencia y superficie alada, que habrán sido, en cada caso, calculadas de antemano. Mas como la potencia es función del peso de los motores, y este peso obliga a aumentar la superficie, resulta que cuanto más lejos se desee ir o mayor carga útil quiera llevarse, más grandes tendrán que ser la envergadura y tonelaje del aparato.

De ahí el tamaño sorprendente—para la época de que se trata—de los *Gotha,* de los *Friedrichsha-*

fen y de los *A. E. G. (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft),* que, a mediados de 1917, hicieron su aparición sobre las costas de Inglaterra, y de ahí también las formidables dimensiones de los *Rohrbach,* de los *Junkers* y de los *Caproni,* puestos a la venta últimamente por sus respectivos constructores.

Aviones de bombardeo y aeroplanos de pasajeros tienen, en efecto, características muy parecidas: *amplios depósitos de gasolina,* para aumentar la autonomía, y *capacidad de carga bastante grande* para el número de personas o kilogramos de explosivo que sea preciso llevar a bordo.

El problema es único: ir muy lejos y llevar lo más posible. Pero hay que tener en cuenta que *autonomía* y *capacidad de carga* son dos factores incompatibles, que es preciso equilibrar. De nada servirían los *S.55.X* de la aeronáutica italiana, que Italo Balbo condujo a Amsterdam, a Irlanda, a Islandia, a Groenlandia, a Chicago y a Nueva York, si no pudiesen, con menos gasolina, cargar bombas suficientes para desarrollar una acción militar enérgica. A nada práctico conduciría un gigantesco *Do.X* o *Do.Y,* capaz de dar la vuelta sobre el lago de Constanza con cincuenta pasajeros, si no se hallase en condiciones, llevando menos gente, de ensanchar su radio de acción.

Carga útil y autonomía habrán de compensarse con arreglo a las conveniencias de la compañía explotadora o a las exigencias de la operación a realizar. El director de la empresa de transportes o el jefe de Estado Mayor del Aire fijarán las bases económicas o militares que ellos consideren necesarias; establecerá, el primero, que quiere—por ejemplo—ir de Madrid a París en *tanto* tiempo y con *tal* consumo por pasajero, y el segundo concretará los datos concernientes al viaje total de ida y vuelta que haya de efectuarse y las municiones que convenga transportar. Finalmente, las casas constructoras responderán—*o no*—a los pedidos que se les hagan, y si no responden, ofrecerán lo que la técnica sea capaz de proporcionar.

Pero la técnica ha respondido francamente: ha proporcionado ya el aeroplano de gran radio de acción con el cual se espera ganar la guerra a las pocas horas de declararla, sin necesidad de fuerzas de superficie que ocupen el terreno o predominen sobre la mar; han lanzado al mercado mundial el aparato preconizado por Douhet.

Es un avión torpe de movimientos, que vira lentamente, que sufre del mal tiempo y que se halla expuesto a tener que desprenderse de su carga para ganar altura o, simplemente, agilidad. Desarrolla,

en cambio, la velocidad indispensable para no eternizarse durante los *raids*, y su gran capacidad permite armarlo con ametralladoras de calibre suficiente para rechazar al adversario y blindar con planchas de acero sus sectores más sensibles. Los medios de que se vale para emplear sus diversos agresivos, agentes químicos o incendiarios, son las llamadas *bombas de explosión*, que, a consecuencia del choque con la tierra, proyectan en todos sentidos sus fragmentos o el líquido que llevan en su interior, y las *de expulsión*, que se rompen a cierta altura, dejando caer su contenido en forma de lluvia sobre el terreno. Se trata, casi siempre, de recipientes más o menos alargados, con paredes de escaso espesor (sobre todo si se comparan con las de los proyectiles de artillería) y cuyo peso varía desde menos de un kilogramo (para cierta categoría de bombas incendiarias) hasta más de una tonelada (para otras de carácter explosivo).

Agrupados en escuadras de importancia suficiente, dan lugar, estos grandes aparatos, a la *aviación de acción lejana*, destinada a paralizar el funcionamiento de la retaguardia enemiga e, incidentalmente, a coaccionar, amedrentar o desmoralizar a gobernantes y gobernados de la nación contraria; y reunidos en unidades más pequeñas, pueden ser-

vir de base para los servicios especiales que constantemente han de necesitar, tanto el alto mando de las fuerzas militares como el de cualquiera de los frentes en que se halle dividido el teatro de la guerra.

La reagrupación de todos estos elementos en un conjunto único, de carácter homogéneo, puesto bajo un mando autónomo y dispuesto en todo momento para despegar, ha recibido modernamente el nombre de *Armada aérea* o *Aeronáutica independiente,* títulos, uno y otro, que cuadran perfectamente con el empleo que ha de hacerse de las referidas unidades, pero que pierden en gran parte su razón de ser cuando, por razones presupuestarias u otras cualesquiera de índole económica, se incluye en la citada organización cuantas otras especialidades existen y son indispensables como armas de combate o como elementos auxiliares del Ejército y de la Marina.

2

La *acción lejana,* en 1914, era un sistema bélico insospechado. Hacía cinco años solamente que se había dado el primer salto sobre la Mancha, y nadie pensaba aún en la posibilidad de que el frente te-

rrestre dejase de ser una barrera infranqueable para toda clase de agresores.

La movilización y concentración de los ejércitos beligerantes se desarrollaron, como en guerras anteriores, sin intervención alguna de la parte aérea (reducida, entonces, a unas cuantas escuadrillas de observación, cuyo rendimiento era problemático y harto dudoso).

Los bombardeos sobre la retaguardia enemiga empezaron, ya en contacto las diferentes fuerzas, cuando había transcurrido un interminable mes de zozobra. El 30 de agosto—un domingo caluroso y enervante—tuvo lugar, sobre París, la primera correría de la aviación germana: un *Taube,* que la gente contemplaba con sus gemelos de teatro, sin darle gran importancia. Tres semanas después, dos aviones ingleses se lanzaban surcando el aire, desde Ipres hasta Düsseldorf (400 kilómetros en total), para bombardear una estación de zeppelines establecida en aquella última población.

Pero cuando la técnica inició su vertiginosa carrera, empezaron los transeúntes a observar con menos avidez a los intrusos. Los motores, de día en día, ganaban en potencia; los aviones, en velocidad. Aumentaba continuamente el peso de las bombas; mejoraba su explosivo. Las incursiones

originaban cada vez más víctimas; y la gente, cuando oía el rombo de los grandes pájaros de acero, lejos de levantar la vista para admirar su majestuosidad, empezó acelerando el paso para buscar protección ficticia, y acabó precipitándose en los subterráneos blindados que en tantos sitios fueron establecidos.

A los primeros *Taube* sucedieron los *Aviatik*. Siguieron a los *Farman* los *Voisin*. Más tarde intervinieron los *Caproni*, y, por último, surgió la serie *Gotha*, que, reforzada en todo instante por los grandes dirigibles, fué la base de los bombardeos dirigidos contra Londres.

La acción lejana era intensificada cada vez que las operaciones adversarias tomaban una nueva orientación. *Contra-ataque*, decían los mandos de las fuerzas en presencia cuando iniciaban una serie de bombardeos de mayor intensidad que los realizados durante el período anterior. *Represalias*, gemía la prensa de ambos bandos siempre que el enemigo amenazaba con una nueva acción. Pero a dichos contra-ataques o represalias seguían, siempre, muchos más, sin que nadie supiera nunca poner en claro quién era el justo: quién tenía derecho a castigar, o quién había infringido—antes que el otro—los convenios que imperaban a la sazón.

Era lo cierto, sin embargo, que los bombardeos pronunciados desde el aire resultaban deficientes para poder, mediante ellos solos, ganar la guerra. La población civil se había aguerrido rápidamente. La defensa contra aeronaves había adquirido un intenso desarrollo, y las grandes expediciones, lejos de proporcionar el rendimiento calculado, terminaban frecuentemente en un fracaso más o menos ruidoso para sus propios organizadores.

Hubo casos aislados de carácter trágico. Un Viernes Santo, durante los oficios, un formidable proyectil hizo explosión en el interior de un templo parisino, causando numerosas víctimas que de seguro rezaban para que el Altísimo interpusiera su bondad entre los hombres que luchaban. Al otro lado de la frontera, sobre un circo de lona, repleto de chiquillos y de madres alemanas que olvidaban un instante los horrores de la guerra, cayeron, pesadamente, varias bombas de aeroplano, destinadas a unos depósitos militares inmediatos. Ambos accidentes fueron originados por un error de cálculo, por una equivocación incomprensible, por una precipitación imperdonable o por la ineludible actuación de las circunstancias atmosféricas; fueron motivados por una causa ajena a la voluntad del ofensor. No es posible, serenamente, pensar de otra ma-

nera. Pero es evidente que cada uno de aquellos hechos dió lugar a otras tantas represalias, más crueles, más salvajes, más inconscientes—si se quiere—cada vez.

El armisticio impone una pausa. Parece, un momento, que hasta los mismos vencedores van a renunciar a la aeronáutica como medio de guerra de carácter ofensivo. Trátase de evitar, en lo futuro, toda clase de agresiones desde el aire. Búscase, con empeño, la manera de que los gases queden fuera de la ley. Pero el resultado de tanto esfuerzo es inseguro; no hay acuerdo sin reserva, y cuando llega el momento de proscribir las agresiones, surge, entre los técnicos de todos los ejércitos, una duda terminante sobre qué armas son ofensivas y cuáles otras defensivas.

Entretanto, la aerodinámica y las construcciones aeronáuticas continúan progresando, y cada cual aplica las ventajas conseguidas a lo suyo: Francia, Italia y Gran Bretaña perfeccionan sus respectivas aviaciones militares; Alemania y los Estados Unidos mejoran rápidamente la suya comercial. Los fabricantes de aeroplanos ofrecen aparatos con los cuales se puede cruzar el Océano de parte a parte; es más, a cambio de lo escasa que es la demanda, venden también la gloria al mejor postor, para

que exponga un par de vidas en beneficio de la marca.

Empieza la época de los grandes raids. Los pilotos de la guerra encuentran, en horizontes pacíficos, amplios campos para conquistar nuevos laureles. Llévase a cabo la primera travesía del Atlántico con aparato aislado. Sigue, muy de cerca, el primer circuito aéreo con una escuadra. No tarda, luego, en ensancharse en el radio de acción de las grandes unidades; y ya que la propaganda es insuficiente para asegurar la venta de los nuevos aeroplanos, sirve, al menos, para que el profano maneje cifras fabulosas relativas a potencia y a distancias recorridas, e insensiblemente empiece a cavilar sobre la posibilidad de llevar a cabo esos mismos raids con aviones llenos de bombas o cargados hasta los topes de agresivos incendiarios. Surge, poco a poco, la terrible amenaza de la guerra futura, iniciada como una tromba, con bombardeos aéreos de todo género, suficientes para inclinar la suerte de la contienda, sin que los ejércitos de mar y tierra puedan, siquiera, concentrarse.

Como consecuencia de la amenaza, los diferentes países tratan de nacionalizar su industria. Pero la necesidad de mantenerse constantemente en primera línea da lugar a la política del *prototipo:* me-

jor avión de cada especialidad, que nadie se atreve a lanzar en serie, porque pronto ha de ser sobrepasado.

Los ministerios del aire dan a conocer sus condiciones de compra, pero sin comprometerse a hablar de cantidades. Para fomentar la industria, autorizan la venta en el extranjero. Para asegurar la victoria, someten sus diferentes fábricas a una tortura económica inconcebible.

Mas la aeronáutica, para poder surtir efecto en el primer instante, tiene que estar movilizada desde paz. A ello contribuyen los estados mayores del Aire, proponiendo, de año en año, más aumentos, y a ello responde, con sus entusiasmos deportivos, la generación que aún no ha cumplido siete lustros. Las filas del Aire se densifican poco a poco, y lentamente va formándose la Tercera Fuerza Armada, que, andando el tiempo, acabará por ejercer sobre las otras dos la más completa hegemonía.

No conviene, sin embargo, echar en saco roto que los grandes raids aéreos se efectúan en condiciones especialísimas.

En primer lugar, se elige el día y la hora más convenientes para llevar a cabo la excursión, atendiendo para ello a las indicaciones del servicio meteorológico, establecido a todo lo largo de la ruta

que ha de seguirse. En segundo término, los vuelos se realizan a la cota más a propósito, sin preocuparse de tomar altura para rebasar las líneas enemigas ni para preservarse de los efectos de las diferentes agrupaciones de *defensa contra aeronaves* que puedan dificultar las operaciones emprendidas. Por último, los aparatos empleados para los raids son siempre del modelo más reciente; sus motores están completamente nuevos, y se hallan, en general, dotados de enormes depósitos de gasolina y grasa, que ocupan todo el espacio de los medios de defensa y toda la carga que correspondería, en caso de guerra, a los de ofensa.

Para un bombardeo efectivo habría, por el contrario, que dedicar una gran parte de aquella carga a municiones y a explosivos, sin los cuales el viaje perdería toda su razón de ser. D'Annunzio, en 1918, se obstinó en realizar un raid aéreo contra Viena; mas no hallándose la aviación de aquellos tiempos en condiciones de poder efectuar dicha excursión con posibilidades de éxito, hubo de ordenársele, para atender a su patriótica demanda, que, en vez de bombas de acero, sólo lanzara proclamas de papel sobre la capital del entonces vecino imperio. El viaje realizado tuvo un éxito rotundo. Díjose que el efecto moral había sido considerable. Pero es

lógico también que, en adelante, no sirva de ejemplo esta excursión para preparar las que hayan de efectuarse cuando empiece la próxima gran guerra.

Hallaránse, pues, los aviones o hidroaviones que compongan la primera expedición, repletos de municiones con que infectar las bases o depósitos del adversario, incendiar sus cuarteles o estaciones, destruir sus puentes o hangares. Alineados sobre el campo de partida, serán cargados sus depósitos con la esencia y con la grasa indispensables para *trepar* un poco, llegar al objetivo, hacer frente al viento más probable y regresar hacia la base. Lo demás, hasta alcanzar una carga razonable (carga que permita despegar debidamente, tomar la altura necesaria y conservar un tanto de manejabilidad), se completará con bombas: *grandes,* cuando se hallen cargadas con trilita, nitrato de amonio o nitroguanidina; *medianas,* si contienen iperita, fosgeno o cloropicrina; *pequeñas,* en fin, si están repletas de fósforo, de manganeso o de un hidrocarburo sólido.

Habrá sido calculado de antemano el número de kilogramos indispensables para obtener efecto útil sobre el blanco. Dicho número, dividido por la disponibilidad que cada aparato ofrezca para su carga ofensiva, proporcionará el de aviones que habrán de formar parte de la expedición, y ese

último, en función de las posibilidades de éxito o de fracaso, del rendimiento probable (en caso de éxito) o de las pérdidas que el fracaso pueda suponer, servirá de base para la orden de ejecutar o suspender el viaje proyectado.

Las cifras de los raids son muy diferentes de las que habrán de manejarse en plena guerra.

Para convencer, basta un ejemplo:

En las maniobras italianas de 1931 —primeras de gran envergadura que la historia de la aviación registra— se supuso el territorio de la Península dividido, de Norte a Sur, en dos zonas enemigas, igualmente grandes y potentes. Se trataba, con los ejercicios a realizar, no sólo de poner a prueba la pericia de los pilotos e instrucción de las grandes unidades, sino de dar, ante el de fuera, sensación de *poder aéreo,* y justificar, ante el de dentro, la organización adoptada para la defensa. La revista de los hidros en La Spezzia, la de los aviones terrestres en Ferrara, el simulacro de bombardeo de Milán, etc., son espectáculos que difícilmente se borrarán de la memoria de quien los haya presenciado; pero, examinando un poco el programa de los ejercicios, se echa de ver, seguidamente, que la capital del Reino, así como otras ciudades importantes situadas más al Mediodía (Nápoles, Palermo

y Bari), no fueron agraciadas con una representación nocturna semejante a las que disfrutaron Génova, Florencia y todas las poblaciones que se hallan cerca de la supuesta divisoria entre los bandos azul y rojo de las grandes maniobras en cuestión. La razón, parece inútil encarecerla...: los aviones habían de llevar sus tripulaciones al completo y estar cargados con las bombas necesarias para asegurar la grandiosidad del espectáculo; habían de navegar sobre seguro, tener un margen para rebasar los Apeninos, hallarse en condiciones de regresar aunque saltara viento contrario; y, de resultas, los grandes *S.55*, que habían cruzado el Atlántico de orilla a orilla, se alejaron, a lo sumo, hasta 200 millas de su base.

En una futura operación de guerra se prescindirá—sin duda—del factor *seguridad*. Pero habrá de tenerse en cuenta, en cambio, la necesidad de llegar al objetivo: un tanto por ciento de esperanzas, siquiera mínimo, de poder dar cumplimiento a la misión encomendada. A cambio de preocuparse menos del factor *tiempo*, habrá que tener en cuenta la existencia de los cañones y de las ametralladoras de la defensa territorial. A cambio de asegurar la vuelta, será preciso administrar la carga.

Es más, las cifras resultantes de los grandes

raids son diferentes, incluso de las que se manejan en la práctica corriente del tiempo de paz.

La travesía del Atlántico—y perdónesenos la insistencia sobre un tema tan trillado—se considera hoy cosa resuelta. A juzgar por los éxitos obtenidos por una gran parte de los navegantes aéreos que la han intentado y por los recibimientos triunfales que sus países respectivos les han otorgado, parece que la inmensa mayoría de las dificultades del problema han sido perfectamente allanadas, y, sin embargo, aun queda por terminar una parte no pequeña de la labor que ha sido emprendida.

Lindberg, encargado de trazar una línea aérea entre el Canadá y Escocia, pasando por Labrador, Groenlandia, Islandia y las islas Shetland, encuentra innumerables lugares en que poder establecer un aeropuerto, pero tropieza con el inconveniente de los hielos y del intenso frío que reina, durante la mayor parte del año, sobre la ruta elegida.

Entre Europa y América del Norte nadie se atreve aún a organizar el enlace directo, con carácter continuo y comercial. No habiendo estaciones naturales intermedias, se ha pensado en instalarlas artificialmente: la *Seadrom Ocean Dock Corporation* ha emitido recientemente un empréstito de

treinta millones de dólares para crear las primeras islas flotantes del Atlántico.

Entre la costa africana y la de América del Sur, lleva Francia la voz cantante. Las travesías directas de la Compañía Latécoère son cada vez más frecuentes, sin que esto sea obstáculo para que los alemanes amarren, en plena mar, un antiguo transporte—el *Westfalen*—provisto de todo lo necesario para embarcar los hidros que se posen cerca de él.

Conviene, sin embargo, tener en cuenta que los asuntos aéreos marchan a una velocidad uniformemente acelerada. *Mañana,* en tierra firme, puede no llegar hasta dentro de cien años; pero, en el aire, antes de pronunciar dicho vocablo, hay que asegurarse de que no es *hoy* la palabra más apropiada al caso de que se trate. En estos momentos, los viajes de Italo Balbo no podrían realizarse en son de belicismo; mas nadie puede asegurar que la próxima gran guerra no empezará con otros raids más grandes que los suyos.

3

En el caso de un conflicto entre Francia y Gran Bretaña, es evidente que la primera de dichas naciones tendría gran interés en dirigir contra su rival

el mayor número posible de raids aéreos: Inglaterra, en efecto, tiene cerca del treinta por ciento de su población concentrada en los grandes centros comerciales e industriales, próximos a la costa en su mayoría, y entre los cuales figura, en primera línea, la ciudad de Londres, con sus ocho millones de habitantes.

Si a esto se añade que Gran Bretaña es un país esencialmente marítimo y que en sus principales puertos ha de hallarse concentrada una riqueza considerable—sin contar los elementos de la flota—, comprenderase, sin mucho meditar, por qué la antigua *defensa costera,* organizada contra los ataques procedentes de la mar, ha venido a complicarse con otro sistema más intrincado y heterogéneo, bautizado con el nombre de *defensa contra aeronaves.*

Claro está que este caso es el más insólito de cuantos pueden presentarse, pues no hace falta llegar a tan escasa distancia entre los dos beligerantes ni a la extraordinaria concentración de elementos antes citada para que los raids ofrezcan un rendimiento interesante. Basta, por el contrario, recordar algo de lo dicho en el apartado anterior para darse cuenta de que *las limitaciones de la aviación de acción lejana se hallan, a su vez, cada día más restringidas.*

Es evidente, cualesquiera sean las naciones que entre sí peleen, que su primer acto de hostilidad consistirá en un bombardeo desde el aire. Cuanto más pequeña sea la marcha de aproximación a efectuar y cuanto más denso sea el blanco, mayor será la probabilidad de éxito de la empresa; pero ni esto significa que no hayan de batirse desde el aire – o *en el aire* – los países que se encuentren muy distanciados entre sí, ni quiere decir tampoco que los objetivos interesantes estén *seguros* por el solo hecho de hallarse aislados o estar situados a varios centenares de kilómetros de las bases aéreas del contrario. La defensa contra aeronaves será siempre útil en todas partes; mas su potencia habrá de hallarse en proporción con la importancia del propio blanco y con las facilidades que el enemigo tenga para batirlo. Por esta razón, es Inglaterra la que mayor interés ha concedido a la protección de su terreno, y por esto nos referimos a ella para presentar un caso digno de estudio.

La primera bomba de mil kilogramos que cayó sobre Londres mató solamente a doce personas, pero destruyó cuatro edificios y produjo averías de más o menos consideración en cuatrocientas casas más. Y basta – creemos – con este ejemplo para justificar la energía de la reacción inglesa.

No hace falta entender de estrategia aérea ni profundizar en ciencia militar alguna para darse cuenta de que los elementos utilizables por la D. C. A. —y permítasenos la abreviatura, ya que hasta en las escuelas de primeras letras deberían conocerse las iniciales de la *defensa contra aeronaves*—pueden ser clasificados en cuatro agrupaciones diferentes.

Para preservarse de los efectos de la lluvia, lo más sencillo consiste en no salir de casa; si se sale, en llevar impermeable, y si el impermeable se cala, en proporcionarse otro mejor. Así, en materia de D. C. A., lo más elemental es guarecerse en un subterráneo a prueba de bomba, o, si es indispensable permanecer a la intemperie, recurrir a la careta contra gases y a las ropas especiales contra iperita, mejorando su espesor o condición, cada vez que nuevos agresivos aparezcan sobre el campo de batalla. Este es el procedimiento que se titula *defensa pasiva*, o de la simple protección.

Pero esperar pasivamente es poco práctico. Dejar que el enemigo arroje impunemente sus pesadas bombas sobre nuestras cabezas, es más que absurdo. Ya que tenemos armas balísticas, parece lógico emplearlas contra él. Acaso no serán extraordinarios los efectos que obtengamos, pero al menos le obligaremos a estar atento a nuestro fuego, a volar

alto, a desembarazarse de la carga en malas condiciones cuando no pueda subir bastante. Pues bien, el conjunto de ametralladoras, cañones automáticos y piezas de calibre normal que se hallen destinados a alzar sus bocas contra toda clase de blancos aéreos, integran la segunda categoría de la defensa: la llamada D. T. C. A., o *defensa terrestre contra aeronaves*.

Se puede, sin embargo, conseguir un paso más recurriendo al medio mismo que el enemigo emplea. Ya hemos sacado al defensor *de casa;* llevémoslo ahora hasta la esquina de la calle, que, en este caso, equivaldrá a la vertical del centro a defender; y, para esto, organicemos escuadrillas velocísimas, en condiciones de despegar de tierra al primer aviso y de elevarse con rapidez extraordinaria. Estas unidades serán la base de la D. A. C. A. *(defensa aérea contra aeronaves)*. Los aparatos que formen parte de ella no necesitarán permanecer en alto más que el tiempo indispensable para rechazar o derribar al adversario. Apenas precisan, por consiguiente, de aceite y gasolina. Podrán, en cambio, ser ligeros, manejables, y situarse siempre en posición más ventajosa. Son los famosos *caza* que nacieron en 1915 y siguen siendo los aviones favoritos de los grandes ases de la aeronáutica.

Y, ya que en el aire estamos, para batir a los del aire, otra vez podemos preguntarnos: ¿a qué esperar?; ¿a qué dejar que el enemigo llegue a nuestras bases, a nuestros centros o estaciones?; ¿no sería preferible adelantarnos para asestarle rápidamente un golpe decisivo? Y, en efecto, la parada más segura es sin duda la dirigida contra las bases de la aviación contraria: campos de aterrizaje, cobertizos, talleres y fábricas de todo género. La destrucción de estos elementos será una garantía para el porvenir. El ataque rechazado por medio de la aviación de caza, puede, más tarde, reproducirse; pero la destrucción completa de las unidades enemigas, en su propio campo, antes de levantar el vuelo, proporcionará la seguridad de que dicho ataque no podrá ser nunca repetido. Hace falta, sin embargo, para este cuarto grado de la D. C. A., recurrir a los mismos medios que el agresor prepara; hace falta disponer de *unidades de acción lejana*. Varía únicamente la razón de ser de su existencia, pues con ellas no se trata de agredir al enemigo, sino de realizar una contra-ofensiva previa que haga abortar su expedición futura.

Londres tuvo una época en que parecía contentarse con los tres primeros grados de la D. C. A. Se

hallaban aún demasiado recientes sus expediciones contra Tondern—la gran base de dirigibles alemanes hacia la cual se encauzaron esfuerzos considerables, sin que el éxito llegara nunca a ser proporcionado a ellos—, para pensar en adelantarse al enemigo y tratar de aniquilarlo en su casa. Las llagas de la guerra estaban aún abiertas, y lo importante, de momento, era dar satisfacción al pueblo, que pedía, a grandes voces, protección directa contra una invasión extraña.

Los esfuerzos fueron encaminados en este sentido, y, a tal grado llegaron, que la D. C. A. de la costa meridional inglesa es, hoy día, la más completa que se conoce. La defensa aérea propiamente dicha utiliza dos clases de aparatos: el *interceptor,* en condiciones de despegar, subir a la altura necesaria e interceptar la marcha del enemigo en un plazo total inferior a quince minutos, y el *aparato de combate,* provisto de un equipo completo para la navegación aérea nocturna, de transmisores y receptores radiotelefónicos y de la provisión de esencia y grasa necesaria para poder reconocer el frente que le corresponda; aparatos con los cuales la defensa puede considerarse asegurada, siempre y cuando el número de los que acudan a la llamada sea siquiera triple que el de aviones atacantes. Esta

es, al menos, la consecuencia práctica de toda la serie de experiencias llevadas a cabo, tanto en Gran Bretaña como en América, durante los años 1925 a 1930. Las posteriores se hallan todavía envueltas en cierta penumbra de misterio.

Ashmore—optimista como pocos—confronta los resultados conseguidos por la aviación germana sobre la capital de Inglaterra con los accidentes de la vida normal, y asegura, en consecuencia, que la importancia de los primeros es extraordinariamente escasa. Dice, en una interesante obra sobre D. C. A. que acaba de publicar, que, desde mayo del año 15 hasta igual mes del 18, murieron, en la mencionada ciudad de Londres, a consecuencia de raids aéreos, 541 personas: un promedio anual de 180, que, comparado con el de muertos resultantes de los accidentes normales (el cual asciende a 700), demuestra claramente—a juicio del autor citado—la eficacia de la defensa. *Y no comprendo*—agrega sarcásticamente—*cómo esas mismas gentes, que ante la perspectiva de un raid aéreo se lanzaban «metro» abajo, no se suben a los árboles cuando ahora ven llegar un autobús.*

Sin embargo, la constante amenaza de Alemania—que, constreñida por los tratados, sólo podrá en su día emplear la acción lejana—ha hecho cambiar de norma a los británicos. Los últimos infor-

mes de la Cámara de los Pares admiten la necesidad de disponer de grandes masas de bombardeo, y casi toda la prensa impulsa a los gobernantes hacia una urgente solución. No sabemos hasta dónde llegará, en su nueva orientación, la política del Aire en Gran Bretaña; pero conviene recordar que antes de adoptar este criterio, los ingleses han organizado una formidable red de acecho para prevenir a tiempo la llegada de las aeronaves enemigas, han preparado estaciones especiales para seguir su marcha paso a paso sobre el territorio nacional, han establecido un sistema perfeccionado de obstrucciones para compensar las deficiencias del servicio aéreo de vigilancia, y han abastecido a todas las unidades de su D. C. A. con las innovaciones resultantes del esfuerzo técnico que vienen desarrollando.

4

Se deduce de lo anteriormente expuesto que la aviación de acción lejana—en cuanto se refiere a bombardeos estratégicos—tiene la misión de adelantarse a los ataques del adversario para evitar, mediante la destrucción de sus principales campos y cobertizos, que aquéllos puedan llegar a produ-

cirse; y éste es, precisamente, el punto de vista que ha dado lugar en Ginebra, en plena Conferencia del Desarme, a que se haya discutido sobre el carácter ofensivo o defensivo de los grandes aparatos de bombardeo.

Las personas que intervinieron en esta polémica son dignas de toda consideración y respeto; pero hay que admitir, a pesar de ello, que sólo el buen deseo de proporcionar a sus países respectivos un medio de guerra más, pudo inducirlas a tergiversar tan profundamente el asunto en cuestión. Los golpes que se paran fuera de casa mediante acciones de cierta envergadura, no pueden, en modo alguno, ser llamados defensivos. La acción lejana es un instrumento estratégico en cuyo éxito influirá considerablemente el factor *sorpresa;* es un arma que ha de avanzar hacia el enemigo para agredirle—y si posible, destruirlo—sobre su propio terreno; es un elemento, por consiguiente, eminentemente ofensivo. Mas si el secreto fracasa y los aparatos de la defensa enemiga se levantan a tiempo para tratar de evitar el bombardeo, es evidente que, dotados aquellos últimos de características apropiadas para el combate aéreo, y exento de ellas en absoluto el mastodonte de los aires, su actuación, desde el punto de vista de la acción táctica local

que habrá de desarrollarse, será esencialmente defensiva.

Por lo tanto, *el aparato—o la aviación—de acción lejana es, estratégicamente, ofensivo, y tácticamente, defensivo*. Pero la ambigüedad de este principio puede dar lugar a ciertas dudas que conviene desvanecer, y para ello recurriremos a comparaciones con diversos casos de otros ambientes más familiares.

La unidad terrestre—compañía o división—que avanza resueltamente hacia el contrario para hacer uso de sus armas largas contra él, ejerce, sin duda alguna, una acción ofensiva que no pierde su carácter aunque los soldados tengan que emplear, en propia defensa, sus armas cortas o sus caretas.

De igual manera, la escuadra que zarpa para bombardear un puerto enemigo ejerce otra acción ofensiva que tampoco pierde el suyo porque los acorazados que la integren tengan que protegerse, con sus cañones automáticos, contra los ataques de los aviones o barcos ligeros de la defensa. La operación de Zeebrugge fué intensamente ofensiva, y, sin embargo, los marinos que desembarcaron del *Vindictive* se defendieron como leones desde el muelle que abraza el extremo occidental del antepuerto. La razón es bien sencilla: en la definición

del carácter de las operaciones militares manda la amplitud total, ejerce mayor presión el círculo externo, domina siempre la estrategia sobre la táctica.

El bombardeo lejano es, por consiguiente, de carácter ofensivo. Sus elementos de acción son, a este efecto, extraordinariamente potentes: el *O. 206* (de la casa *Lioré et Olivier),* aparato terrestre y cuadrimotor, puede transportar 1.300 kilogramos de bombas a 1.000 kilómetros de distancia (2.000 de recorrido); el *Aero 42* (de la aviación checoslovaca), con un motor *Isotta Fraschini* de 800 C. V., bate el record mundial de los 1.000 kilogramos de carga a 1.000 kilómetros de distancia, a 252 kilómetros por hora; el *Latécoère 300 (Croix du Sud),* sesquiplano de estructura metálica, provisto de cuatro motores *Hispano* 650 C. V., se presenta, cargado, con más de 3.000 kilómetros de radio de acción; el hidro *Short* de los ingleses, con seis motores *Rolls* de 800 C. V., aparece con un peso total de 35 toneladas; el *Fokker XXIII* (de la *Aerotransport* sueca), con cuatro motores *Pratt & Whitney,* de 525 C. V. cada uno, puede llevar 1.500 kilogramos de carga a 1.100 kilómetros de distancia; el *Dewoitine D. 332* (de la línea Francia-Indochina) se halla en condiciones de despegar con 4.000 kilogramos de carga o esencia para 2.000 kilómetros de recorrido; el

Bloch 200, con 300 kilómetros de velocidad, puede transportar 1.500 kilogramos a 1.000 kilómetros de distancia; etc.

Hay quien asegura que estos aviones tienen la potencia necesaria para aniquilar toda clase de obstáculos terrestres; hay quien afirma que han alcanzado la capacidad de destrucción indispensable para que la marina de guerra tenga que declararse impotente frente a ellos y, en su consecuencia, para que el *dominio del aire* reemplace terminantemente al *dominio de la mar.* Pero no hay que olvidar—de acuerdo con un jefe de la personalidad de Fuller—que *la entraña de la tierra y la del agua proporcionan una defensa que el aire no suministra,* y, aunque es aventurado aseverar—también con él—que *este principio conducirá a disminuir considerablemente las posibilidades de los aparatos de bombardeo,* es lo cierto que entre la *acción lejana* y la *defensa contra aeronaves* se ha iniciado un pugilato semejante al que aun se halla en pleno apogeo entre *el cañón* y *la coraza.*

Trátase hoy de ensanchar en lo posible el radio de acción de las diferentes redes de acecho, a fin de que la presencia del enemigo pueda ser anunciada con tiempo suficiente para que la *«caza» se levante,* tome altura y detenga a los grandes bombarderos

antes de que puedan dejar caer sus proyectiles sobre la población o sobre los centros amenazados. Pero a poco que se medite sobre las circunstancias en que el combate ha de prepararse, se comprenderán las dificultades que han de presentarse para ello.

Las escuadrillas de caza más modernas desarrollan unos 350 kilómetros de velocidad; los grandes bombarderos pueden llegar a 300. Pues bien, para que el encuentro entre los *cazas* de la defensa y los aparatos enemigos tenga lugar siquiera a 50 kilómetros del objetivo, será preciso que los puestos más avanzados de la red de acecho den cuenta de la presencia del adversario con tiempo suficiente para que la noticia llegue a la central, la orden se comunique a la aviación, ésta se ponga en marcha, se eleve y recorra los 50 kilómetros antes citados, a cuyo efecto es preciso calcular un mínimo de veinte minutos (*ocho* para poner en marcha las escuadrillas, *tres* para tomar altura y *nueve* para acercarse al enemigo). Será indispensable, pues, que los bombarderos se hallen, en el momento de ser oídos o avistados, a unos 150 kilómetros del blanco (100 que pueden recorrer en los mencionados veinte minutos y 50 de la distancia a que se quiere que el combate tenga lugar), lo cual supone que aquellos puestos se hallen situados a más de 140, o sea—su-

poniendo que el objetivo sólo tenga 10 kilómetros de radio – sobre una circunferencia de 950 kilómetros de desarrollo.

Si se agrega a esto que son varias las líneas de puestos necesarias para asegurar el éxito del avistamiento, que no siempre será perfecto el funcionamiento del conjunto, que 50 kilómetros de distancia al blanco es lo estrictamente indispensable para alejar un poco el enojoso revoloteo sobre la población de que se trate, que el mar podrá constituir un obstáculo insuperable para el tendido de la red y que en la próxima gran guerra surgirán seguramente novedades inesperadas que complicarán de un modo extraordinario la localización de los objetivos aéreos por medio del sonido, será fácil convencerse de que en la práctica se ha de tropezar con dificultades a veces insuperables para alejar *un poco* el combate aéreo.

Mayores serán, por consiguiente, las que será preciso vencer para alejar el combate *mucho*. Hay que tener en cuenta, ante todo, que el radio de acción del *caza* es limitadísimo; por lo cual la primera medida a tomar para resolver semejante problema consistirá en transformarlo en un aparato de combate con condiciones aerodinámicas muy semejantes a las del bombardero, suficientemente

protegido y bien dotado de lo preciso para su propia defensa.

La ventaja—claro está—se hallará de parte del último que haya renovado su material. Vivimos ahora un período en el que cada año aporta una variación. Las velocidades, la capacidad de carga y el techo de los aparatos aumentan sin cesar; nuevos records se baten cada día, y cada uno de estos records exige una modificación, acaso la creación de un nuevo tipo.

Los materiales—lo que pudiéramos denominar los sistemas de aviación—cambian tan rápidamente que no siempre es posible, ni aun a quienes menos se preocupan de la cuantía de los presupuestos militares, reponer los aviones de las diferentes unidades con la celeridad que sería conveniente hacerlo. Es más, muchas veces se espera hasta la aparición de una segunda serie de mejoras, para introducirlas al mismo tiempo que las primeras.

Sin embargo, aun admitiendo que los materiales adversarios sean semejantes, precisa tener en cuenta que el problema aéreo—en cuanto se refiere a posibilidades y limitaciones de las escuadras de combate—es muy semejante al naval. *Protección, armamento* y *velocidad* son, en efecto, tres factores que entran en juego compensándose mutuamente. Los

aviadores, hoy por hoy, se contentan con escasa protección; pero las armas ofensivas, cada día más potentes, traen consigo la coraza, y ésta, como primera consecuencia, resta velocidad.

Dominio del aire preconizan los entusiastas de la *aeronáutica independiente,* porque una vez dominado el aire nadie podrá moverse sobre la superficie de la tierra. Pero dominio del aire implica destrucción del adversario *desde el aire;* destrucción que no sólo es dificilísima de conseguir, sino que puede resultar inútil después de conseguida.

El avión, por su mayor velocidad, se halla en condiciones de eludir todo combate. Por consiguiente, las escuadras aéreas—con mayor razón que las navales—tan sólo buscarán al enemigo similar cuando tengan cierta seguridad de batirlo, y para que esta circunstancia se verifique, será preciso que operen con perfecto conocimiento de la situación adversaria y se hallen en condiciones de concentrar, en un momento y sobre un lugar determinados, fuerzas superiores a las contrarias en potencia y velocidad; será preciso, en pocas palabras, que puedan obrar hacia cualquier punto de la zona aérea de operaciones con elementos muy parecidos a los que actualmente constituyen la aviación de caza.

El dominio de la mar tiene por objeto evitar el

tráfico adversario, cualquiera que sea su naturaleza; pero en el aire el tráfico no tiene aún la intensidad precisa para que valga la pena de esforzarse en anularlo. La navegación marítima es, en muchos casos, la base de la vida nacional; es, en casi todos ellos, indispensable para hacer la guerra. En cambio, la navegación aérea no ha alcanzado aún el desarrollo necesario para que su supresión influya en la economía internacional; su verdadera justificación radica actualmente en la futura guerra y en su preparación.

La aeronáutica, por otra parte, tiene un carácter más fugaz. La continuidad de sus efectos es función de la reiteración de vuelos y de la acumulación de efectivos.

Las unidades aéreas se desgastan rápidamente. Se hallan sujetas a servidumbres topográficas, pues necesitan campos especiales para poder aterrizar o—cuando se trata de hidros—poco oleaje y tiempo apacible.

Se hallan expuestas, finalmente, a graves riesgos por causa del mal tiempo.

El raid alemán del 19 de octubre de 1917—uno de los últimos llevados a cabo sobre Inglaterra con dirigibles—constituyó, a causa del tiempo, un fracaso absoluto para el ataque y la defensa. Las once

grandes aeronaves que en él intervinieron abordaron tierra británica después de las nueve de la noche; pero a consecuencia de la bruma que reinaba cerca del suelo, ni alcanzaron sus objetivos ni pudieron orientarse. Cada aparato, de minuto en minuto, lanzaba una bomba de calibre reducido, esperando así que la defensa terrestre revelaría su situación; mas fué tal la presencia de ánimo de aquella última que ni un solo proyector fué puesto en marcha ni una sola pieza disparó. Los dirigibles erraron bastante tiempo sobre las provincias de Kent, de Essex, de Norfolk y por encima del mismo Londres, ocasionando solamente noventa bajas.

El tiempo empeoró constantemente, por lo que, a más de su escaso éxito sobre Inglaterra, el final del raid fué catastrófico. La escuadra quedó francamente dispersada, y muchos aparatos se desorientaron completamente. El *L.44* fué incendiado por la artillería francesa, a las seis de la mañana siguiente, en Lunéville; el *L.45* aterrizó en muy malas condiciones, cerca de los Alpes marítimos, en Sisteron; el *L.49*, perseguido por una patrulla de caza, tomó tierra en plenos Vosgos, y el *L.50* se perdió en el Mediterráneo, después de sufrir una interminable serie de peripecias que requerirían un capítulo entero para su sola narración.

Y aunque es lo cierto que el presente ejemplo se refiere a elementos más ligeros que el aire, estamos siempre a tiempo de recordar que, de los setenta aviones de caza que los dirigibles alertaron, cuatro, contra el suelo, quedaron destrozados, siempre a causa del mal tiempo.

Parece, pues, que el *dominio absoluto del aire* será difícil de conseguir. Habrá que contentarse, en la guerra futura, con *superioridad aérea local y más o menos duradera;* circunstancia sin la cual las fuerzas aero-terrestres y aero-navales se hallarán en condiciones deficientísimas—cuando no imposibilitadas—para operar.

Hacer masa en el aire, para vencer en la superficie, fué la frase felicísima que Douhet empleara; pero sus panegiristas, al ensalzarlo, se olvidan de que los aviones son más pesados que el aire y de que la gravedad actúa normalmente a la superficie de la tierra.

5

Alandia—país imaginario, poderoso y prepotente—se ha dejado influenciar por el *douhetismo.* Ha construído una formidable flota aérea de bombardeo, y está dispuesto a utilizarla, en caso de guerra,

para dominar el aire. Su gran Estado Mayor ha proyectado la inmediata destrucción de todos los tinglados, cobertizos y hangares enemigos, con la idea de copar en ellos a la inmensa mayoría de los aparatos de la armada opuesta; se halla dispuesto, a continuación, a terminar, de una vez y para siempre, con cuantos talleres, fábricas, campos de experiencias y centros de todo género se hallen relacionados con las construcciones aeronáuticas del adversario. Espera, en consecuencia, que los ejércitos enemigos de mar y tierra, en manifiesta situación de inferioridad con respecto a los propios, perderán su fuerza moral, y que la población de retaguardia, amenazada y sin amparo, renunciará a la durísima experiencia de una serie de bombardeos en toda regla. Considera, en fin, que el solo dominio del aire le proporcionará una victoria política y militar de carácter definitivo.

Belandia—menos impulsiva que su vecino—ha observado, paso a paso, los preparativos de este último. Dispone de unas cuantas unidades de acción lejana; pero la masa principal de su aviación se halla compuesta de aparatos de caza, extraordinariamente veloces, ligeros y manejables, y lo bastante bien armados para poder, en todo instante, rechazar al adversario. No se halla en condiciones

de dominar el aire; pero aspira a ejercer la supremacía sobre los medios aéreos de su adversario, en la zona y durante el tiempo indispensable para que sus propias fuerzas de superficie—ejército y marina—puedan concentrarse sobre los frentes que tengan asignados, y que sus grandes ciudades, bases navales, depósitos y fábricas, parques y aeródromos, puentes y estaciones, queden a salvo de un bombardeo procedente de la atmósfera. Se halla convencida de que podrá, de esta manera, salvar la crisis de los primeros días, y empezar la lucha aero-superficial con franca superioridad sobre su contrincante.

Pero el hecho de que Belandia se contente con *supremacía local y temporal* no significa, en modo alguno, que su aviación haya de ser escasa. Cuanta mayor diferencia de velocidades haya querido asegurar con respecto a Alandia, más ligeros habrán de ser sus aparatos; más pequeños sus depósitos de gasolina; menor, por consiguiente, su autonomía aérea. Las diferentes unidades de su defensa, apostadas en los lugares más directamente amenazados, se hallarán en constante alerta, dispuestas a despegar al primer aviso; pero teniendo en cuenta que su radio de acción es muy pequeño, tan sólo habrán de elevarse cuando el enemigo se halle a distancia

oportuna o en condición, por su dirección de vuelo, de reducir aún más dicha distancia.

Contra una de las paredes de la oficina central de la defensa hay un mapa del territorio nacional: un enorme cristal esmerilado sobre el cual están trazadas las costas y fronteras, señaladas las grandes poblaciones y dibujados – convencionalmente – los aeródromos de la propia caza. Detrás del cristal hay una infinidad de alvéolos con bombillas blancas, verdes y rojas, que, automáticamente encendidas, con arreglo a las indicaciones de los diversos observadores, permiten seguir los vuelos enemigos paso a paso, conocer la importancia de sus formaciones y dar aviso a las unidades que hayan de concentrarse para interrumpir su marcha o tratar de aniquilarlo.

Cuanto mejor funcione este conjunto, más probabilidades tendrá Belandia de rechazar a su adversario, y cuantas más veces lo rechace, de más tiempo dispondrá para vencer con sus fuerzas de mar y tierra.

Pero éstas – ya lo sabemos – no pueden operar sin el auxilio directo de otra serie de elementos aéreos, entre los cuales figura, en preeminente lugar, esa misma aviación de caza a que venimos refiriéndonos en estas páginas con tanto empeño. No pueden dichas fuerzas combatir sin que el cielo

esté despejado de aparatos enemigos que, insolentes, vengan a ver qué pasa, a lanzar sus bombas sobre los elementos de cierta consistencia o a atacar directamente a las columnas en marcha con sus ametralladoras o con sus cañones automáticos. Necesitan, por otra parte, poder ellas reconocer, observar, estudiar las intenciones del contrario, y para esto otra vez han de pedir que el cielo sea suyo. Es preciso, pues, auxiliar directamente a las escuadras y a los ejércitos; conseguirles, a ser posible, la hegemonía del aire, y para ello habrá que poner a su servicio una *caza* superior a la enemiga.

Es inútil averiguar cuáles son los aparatos que Belandia ha construído. Bástenos con hacer presente que el mercado mundial ofrece un *Macchi,* un *Nieuport,* un *Avro,* un *Junkers,* un *Fokker,* que andan a más de 350 kilómetros por hora; que de seguro el suyo será mejor, ya que a *caza* ha dedicado su principal esfuerzo.

Respecto a sistemas de combate, parece continuar en auge el que tantas veces ha sido descrito por cuantos han narrado las proezas de los *Richthofen,* de los *Guynemer,* de los *Baracca...*: acercarse lo más posible y disparar lo indispensable para derribar al adversario. En 1918, un *caza,* a la velocidad de 200 kilómetros por hora, disponía de unos dos

segundos para consumir su victoria; pero las evoluciones de carácter acrobático que era posible llevar a cabo a tan (¡) escasa (!) velocidad ponían a los aviadores (en relación a cada vuelo) más de una vez en situación de combatir. En estas condiciones, un *caza* bien pilotado derribaba casi siempre a su adversario. Una sola escuadrilla inglesa – la 151 –, que, destacada de la defensa aérea de Londres, permaneció en Francia durante los quince últimos días de la guerra, abatió más de veinticinco bombarderos alemanes, sin recibir de ellos la más mínima lesión. Basta igualmente traer a cuento las hazañas de los *Ball,* de los *Immermann* y de los *Fonck,* cuyas victorias en el aire se cuentan por docenas. Pero ahora, a cerca de 400 kilómetros por hora, no es posible todavía saber qué pasará. La diferencia de velocidades entre aviones de bombardeo y elementos de caza sigue siendo la de antaño. El caza dispondrá de menos tiempo para abatir; pero la defensa de su adversario será más efectiva, y sabemos, de buen origen, que, para hacer frente a semejante contingencia, casi todos los aviones de Belandia están dotados de cañones de pequeñas dimensiones, cuyos proyectiles, pesando más de 500 gramos, explosionan al contacto de una simple tela en tensión. Ya no podrán, por consiguiente, los pilotos

de la próxima gran guerra parchear las alas de sus aparatos y contar los agujeros originados por las balas enemigas. El combate será más serio (si esto cabe); el fuego, más potente, y los métodos, sin duda, cambiarán.

En cuanto se refiere al estudio de la zona adversaria y de cuanto se relaciona con las disposiciones militares en ella tomadas, resulta difícil, en principio, desligar los diferentes campos; mas como quiera que nuestra intención, al escribir estos renglones, consiste sencillamente en proporcionar una idea de conjunto sobre las grandes especialidades aéreas, sin entrar en detalles concernientes a cada una de ellas, de sobra cumpliremos poniendo de manifiesto que la amplitud de los futuros reconocimientos dependerá de la misión encomendada a quien tenga que efectuarlos, y que, para desempeñarlos debidamente, el ideal consiste en disponer de tantos tipos de aparatos cuantas sean las posibilidades de la aviación de que se trata.

Podrá ocurrir, en la guerra, que un jefe de unidad relativamente pequeña (división de infantería o escuadrilla naval de destructores), con un cometido táctico independiente y claramente definido, necesite, para sus reconocimientos, aparatos estratégicos

o de acción lejana, por ser muy amplio el teatro sobre el cual ha de operar o muy profunda la zona que tenga orden de reconocer. Otras veces, en cambio, el director de un frente de batalla en el que intervengan varios ejércitos o el comandante de una escuadra de importancia, se contentarán con aviones tácticos o de escasa autonomía, por no necesitar más que observaciones de carácter accidental. Pero, en general, los *aparatos exploradores* se hallarán a disposición del jefe de la aviación de acción lejana y del comandante de todas las fuerzas de aire, mar y tierra, oportunamente distribuídos, con arreglo a las necesidades de cada uno; al tiempo que los *aviones de reconocimiento y de observación* formarán parte de las grandes unidades de mar y tierra, en las que servirán para facilitar las decisiones tácticas de sus respectivos jefes, así como para preparar y corregir el tiro de sus diferentes artillerías.

Figuran hoy entre los primeros: el *Bréguet XXVII (tout acier),* que alcanza 7.300 metros de techo y 215 kilómetros de velocidad horaria; el *Smolik 16*, con su motor *Hispano* 650 C. V. y 298 kilómetros por hora; el *Short Calcutta,* con 1.400 kilómetros de radio de acción y 1.700 kilogramos de carga útil, y el *Fokker F.20* (comercial), con tren de aterrizaje y

rueda de cola replegables, tres motores de refrigeración por aire, 300 kilómetros de velocidad, 6.000 metros de techo y 1.600 kilómetros de autonomía. Y entre los segundos podríamos incluir, sin temor a errar, una gran parte de los *Breda,* de los *Savoia,* de los *Potez,* de los *Hawker Andex,* o los de tantos otros fabricantes que llevan tiempo presentando prototipos o aparecen cada día con un sistema ultramoderno.

Hay quien admite la posibilidad de convertir el avión de reconocimiento en un aparato ultraligero. Desposeído, a este efecto, de cuantos elementos accesorios lleve a bordo, de su tren de aterrizaje y hasta de una parte de su tripulación, podrá su piloto llegar a tomar una velocidad superior a la de los *caza* que lo persigan; podrán de esta manera alcanzar el puesto de mando interesado en conocer su información, y sobre él lanzarse con paracaídas para entregarla.

Pero, sin necesidad de ir tan lejos, se puede recordar que los medios de que se valen los diferentes aparatos existentes son idénticos. Cualquiera sea su altura normal de vuelo, procuran todos ellos reproducir la tierra y sus accidentes sobre placas fotográficas; cualquiera sea la distancia de su base, recurren a la radio para transmitir noticias. No se

fían de la vista, ni de las banderas, ni de los tubos portapliegos que estuvieron algún tiempo en auge. Sólo emplean lo más moderno: lo último que la ciencia ha producido. Y conviene recordar, en relación a estas ideas, que la fotografía aérea – base principal de toda clase de reconocimientos – realiza progresos rapidísimos; que los rayos infrarrojos impresionan ciertas placas a través de la bruma y aun de nubes no muy densas; que los modernos televisores permiten reproducir toda clase de documentos por medio de ondas electromagnéticas; que dentro de poco habrá escuadrillas especialmente equipadas para la observación nocturna, dotadas de máquinas *ad hoc,* provistas de bombas de iluminación (o, acaso, de proyectores) y en condiciones de reportar una serie de datos que, oportunamente confrontados con los precedentes de otros reconocimientos menos detallados, pero más seguros, servirán para confirmar, hacer dudar o demostrar todo lo contrario de la idea primeramente deducida y admitida.

Los aparatos de reconocimiento vuelan hoy – teóricamente al menos – a más de 7.000 metros sobre el nivel del mar; pero ni la fotografía ni la visión directa responden aun bastante bien a dicha altura. Por otra parte, el vuelo a semejante cota exige un equipo especial para calefacción y respiración arti-

ficial; implica un entrenamiento extraordinario, un sistema especial de circulación, exceso de compresión, etc. Y todo ello hace dudar un poco...; hace meditar sobre las posibilidades y limitaciones de los futuros vuelos tácticos y estratégicos.

Sin embargo, no siempre será indispensable volar tan alto. La intervención directa de los aeroplanos en las operaciones de mar y tierra habrá de realizarse, en efecto, a ciertas cotas más normales. Hemos de ver, sin duda alguna, grandes unidades aéreas, integradas por elementos extraligeros, dotadas de armas automáticas, batiendo directamente el puente de un acorazado o un frente de trincheras más o menos extenso; hemos de presenciar el bombardeo de la zona enemiga llevado a cabo con aparatos de tonelaje medio; hemos de observar el tendido de interminables cortinas de anhídrido fosfórico, cloruros de estaño o de antimonio, realizado con toda clase de aviones, y hemos de asistir, en fin, a la remoción de heridos, de víveres, de material de toda especie y hasta de baterías de campaña, efectuada con auxilio de grandes transportes aéreos semejantes a los destinados a la acción lejana. Y todas estas misiones—en tanto que se resuelva la navegación estratosférica—serán desempeñadas a las alturas de vuelo que hoy son adoptadas co-

múnmente por las líneas comerciales del mundo entero.

El campo de acción de las nuevas fuerzas cruza la superficie de parte a parte. Los aeroplanos, desde su altura, se hallan en condiciones de observar y de batir objetivos que naveguen bajo el agua o se oculten en abrigos terrestres más o menos profundos. En vista de ello, se ha descendido recientemente a mayores honduras: los submarinos se posan a cerca de cien metros, y las instalaciones subterráneas se establecen generalmente a veinte o treinta, bajo el suelo. Y estos nuevos campos de acción se hallan tan directamente ligados a los antiguos, que resulta ya imposible concebir la guerra tal y conforme se concebía hace unos cuantos años.

6

Cuando el terreno es llano y consistente, el problema aéreo se simplifica; las escuadras o escuadrillas de la defensa nacional o del ejército compensan su escasa autonomía o su falta de velocidad, acercándose, antes de emprender el vuelo, a los elementos que han de proteger o de ayudar. Mas cuando el suelo se quiebra o se asperiza y las pie-

dras o los barrancos impiden la toma de tierra, precisa, de antemano, elegir campos en que las unidades puedan posarse para esperar las órdenes que han de conducirlas hacia el reconocimiento o la batalla.

En la mar, el problema tiene más difícil solución. No basta la calma para aguardar; hace falta tierra firme o el puente de una nave, a fin de poder atender debidamente al aparato; hace falta una base sólida y segura que permita abastecer a la aviación de cuanto necesita para volar; hace falta un refugio para los navegantes, un depósito para las bombas, para los cartuchos y para las subsistencias. Claro es que cuando las operaciones se desarrollan en las proximidades de una costa, por ser estrecho el mar en que se actúa o tratarse simplemente de vigilar un frente de litoral más o menos amplio, el refugio, sobre esa misma costa, se hallará: en tierra si los aeroplanos disponen de tren de ruedas, o en una cala o ensenada bien cubierta si están provistos de barquillas o flotadores. Pero a poco que las escuadras se aventuren mar adentro, echarán de menos, a su inmediación, aviones para observar, para torpedear al adversario y para defenderse de los ataques desde el aire.

De ahí la necesidad de llevar a bordo la avia-

ción, y de ahí el nombre de *embarcada* con que se reconoce a la que forma parte de las grandes flotas de alta mar.

La primera solución que se ha adoptado para la aviación embarcada ha sido la del *transporte de aeroplanos,* que en su cala o sobre cubierta lleva los hidros que ha de posar sobre la mar o recoger, con auxilio de una grúa semejante a las utilizadas para cargar o descargar cualquier otra mercancía. Pero la salida o la llegada de un solo aparato exige, en estas condiciones, la parada del transporte y su consiguiente distanciamiento con respecto al resto de la flota, lo que puede dar lugar a su inmediata destrucción por un simple torpedero de escaso tonelaje.

Este inconveniente se ha obviado en parte con el *porta-aviones,* sobre cuyo gigantesco puente de vuelo pueden *rodar* los aparatos como en un campo de aterrizaje, aprovechando, para elevarse o descender, la velocidad adquirida por el buque, que debe ser lo suficientemente grande para servirle de protección.

Lexington y *Saratoga,* gemelos americanos, son los modelos más generalizados de porta-aviones. Con sus 33.000 toneladas de desplazamiento, tienen capacidad de sobra para cerca de cien aviones

(de los cuales, 36 de bombardeo o torpederos), para máquinas que aseguran más de treinta nudos de velocidad, para ocho cañones de 203 milímetros de calibre (con que defenderse de los agresores de superficie o submarinos) y para doce piezas más de 127, en condiciones de rechazar al enemigo aéreo. Su silueta, en un principio, resultaba absurda; el puente de mando reducido a una simple torre descentrada y la enorme chimenea que parece haber sufrido un aplastamiento lateral, recordaban esos dibujos futuristas en que la armonía ha cesado de imperar; pero si un concurso de elegancia entre todas las marinas militares tuviera razón de ser, el porta-aviones, cortando majestuosamente el agua con su afilada proa y dejando en pos de sí un penacho de humo del color de su coraza, haría dudar hoy, un instante, a los que hubieren de otorgar los grandes premios.

Ranger y *Langley* siguen luego con más medios para transporte de aparatos sobre el puente y mayor protección para sus depósitos de gasolina; pero apenas han sido construídos, entre todas las potencias, una docena de porta-aviones, cuando, buscando el modo de soslayar las limitaciones impuestas por los tratados internacionales, surge la grandiosa idea del *acorazado porta-aviones,* que no tardará en

integrar la base principal de la mayor parte de las grandes flotas.

El porta-aviones lleva a bordo aparatos de toda especie, si bien es mayor la proporción de *cazas*. Pero ya sea para ensanchar su radio de acción, ya para asegurar la corrección del tiro de sus propias piezas, todos los barcos necesitan aeroplanos, habiendo resurgido, como consecuencia de esta necesidad, el empleo del hidro lanzado por medio de una simple catapulta; y este sistema se ha generalizado tanto que los franceses se quejaban, no hace mucho, de que sus destructores de 2.500 toneladas no tuviesen un avión a bordo, teniéndolo ciertos barcos americanos de menor tonelaje aún.

Sin embargo, hay quien asegura que la *aviación embarcada* es una solución provisional; pues muy pronto será preciso pensar en cantidades tales de aviación naval que los elementos de a bordo serán insuficientes y, no pudiéndose aumentar indefinidamente el número de acorazados porta-aviones, habrá que usar de la autonomía de los actuales bombarderos para crear una verdadera *marina volante,* que opere desde los puertos en que se halle establecida.

7

Acabamos de emplear la expresión *marina volante;* mas no conviene olvidar que también sobre tierra firme puede la aviación tener que operar con cierta independencia. ¿Qué más *ejército volante,* en efecto, que el utilizado por los ingleses, en el Irak y la frontera norte de India, durante sus últimas campañas coloniales? Elementos, uno y otro, que han de obrar por cuenta propia, dando origen a la llamada Armada aérea o Aeronáutica independiente, son, dichas fuerzas del aire, las que han servido de base para la revolución que Gran Bretaña—más que Douhet—ha introducido en el arte militar. El nombre, sin embargo, no tiene un carácter definitivo. La posibilidad del *reemplazo* es una realidad. Las grandes potencias lo admiten, y todas ellas están en condiciones de ponerlo en práctica, cualquiera sea la orientación orgánica exteriorizada.

Mas, por mucha independencia que tenga la aviación, llegará un momento en que habrá de cooperar a la acción terrestre o a la naval. Ya dijimos que la caza es indispensable para evitar los bombardeos, e hicimos ver también de qué manera los grandes aparatos pueden ser utilizados para reforzar la acción de la propia artillería. Las fuerzas

del aire, una vez en guerra, trabajarán constantemente; cualesquiera sean los nombres con que hayan sido bautizadas sus diversas agrupaciones, éstas atenderán, siempre que puedan, a las llamadas de los de tierra, y se esforzarán constantemente en contribuir a la victoria. Para la conquista del desierto hemos visto a los aviadores reconocer la pista y el oasis a ocupar, y luego, antes de posarse, esperar que los meharistas, a lomo de sus camellos, les llevaran la gasolina necesaria para seguir volando. Cada salto, tierra adentro, se realizaba por medio de la cooperación de estas dos fuerzas: lenta y pausada, la primera, y velocísima, la otra; pues el camello, lejos de hundirse en la arena (como puede suceder al aeroplano), daba a conocer, por la profundidad de sus huellas, las zonas más adecuadas para aterrizar. En Europa no hemos conocido aún ejemplos claros de mutuo auxilio; pero, dada la orientación actual de las potencias, es evidente que toda guerra futura se hallará basada en una intensísima *cooperación* de los elementos de aire y superficie.

Ha de existir, en fin, un núcleo especialmente reservado al Ejército y a la Marina; pues, además de la cooperación propiamente dicha, es indispensable atender a los servicios de transportes, de en-

lace y cobertura, de observación y exploración, de los cuales es, hoy día, imposible prescindir.

Reemplazo, cooperación y *auxilio directo* son, por consiguiente, las tres formas esenciales de intervención de la aviación en la batalla. Cada nación las interpreta a su manera. Cada cual les concede una importancia relativa diferente. Pero, en el fondo, todo el mundo está de acuerdo sobre su razón de ser y en la necesidad de coordinarlas debidamente.

En efecto:

Inglaterra fué la primera en independizar sus fuerzas aéreas. La preponderancia adquirida por la defensa contra aeronaves con respecto a los demás servicios de aviación y la conveniencia de unificar todo lo relacionado con la fabricación y el pilotaje, la indujeron a crear el Ministerio del Aire en una época en que nadie pensaba todavía en semejante solución. Como consecuencia de ello, la aeronáutica inglesa comprende hoy: un sistema defensivo del interior *(Home Defense)*, una aviación de cooperación con el ejército *(Army Cooperation)* y un conjunto para la defensa costera *(Coastal Area)*, a la que se halla en cierto modo ligada la aviación embarcada *(Fleet Air Arm)*, que depende para su empleo del Almirantazgo. La *home defense* ha consti-

tuído, hasta el presente, la preocupación más grande de la nación; de igual manera que, hace unos años, todo el mundo, en Inglaterra, se oponía enérgicamente a la construcción de un túnel bajo el canal de la Mancha, a causa del peligro de una invasión terrestre a través de él, así, en el momento actual, la posible transformación de la aviación comercial de Alemania en aviación de bombardeo y el temor a una potente acción de destrucción dirigida contra las ciudades más populosas de su litoral o del interior, son las bases que justifican el esfuerzo de Gran Bretaña en pro de una defensa antiaérea digna del puesto que ocupa en el concierto de las naciones. Ha sido preciso llevar a cabo una campaña violentísima para llegar a convencer a los miembros de ambas Cámaras de que la acción lejana era indispensable para *prevenir*. El gran bombardeo, en efecto, tan sólo ha sido admitido como elemento de contra-ofensiva previa; ha sido votado a condición de que no se empleará como factor de ataque directo.

Italia sigue de cerca el ejemplo de los ingleses. Pero al organizar su aeronáutica independiente incluye en ella, desde el primer momento, cuanto se refiere a *caza,* a bombardeo y a reconocimiento; le da carácter de armada para que por sí sola se pro-

teja, dominando el cielo con su propia potencia; le da fuerza suficiente para combatir y velocidad bastante para retirarse en masa de la zona de peligro; la coloca bajo las órdenes de un Jefe de Estado Mayor de todas las fuerzas de aire, mar y tierra, a fin de que éste la utilice con carácter independiente o la haga intervenir en la batalla que las gentes de superficie hayan podido empeñar; la pone en condiciones, finalmente, de amoldarse a la orientación futura de la mejor manera posible. Una gran parte de su masa se compone de hidros; pues en Italia, a más de un litoral desproporcionado a la superficie, hay gran cantidad de lagos, con área suficiente para servir de refugio provisional o definitivo a las unidades que se alejen demasiado de su base. Hidros son, en efecto, los mayores aparatos que integran la aeronáutica en cuestión; con veinticuatro hidros de regulares dimensiones han sido realizadas las tres travesías colectivas del Océano, e hidros fueron, igualmente, los sesenta aviones que recorrieron nuestras costas en 1927, asombrando al mundo con un viaje en formación, a la sazón irrealizado. Su *caza* forma parte del conjunto, a cuyo efecto la organización aérea del territorio es independiente de la clase de unidades que guarnecen cada sector. Sus escuadras terrestres de reconocimiento han recibido

el título de *Aviación de ejército;* se hallan en condiciones de poder desempeñar la observación de cuerpo de ejército y de atender a algunos otros cometidos de menor enjundia, pero tienen que ser reforzadas con aviación de la masa independiente cada vez que se opera con elementos de importancia o se desarrolla un tema no reducido a una simple acción de ofensa entre dos grandes unidades. Su aviación embarcada es, finalmente, poco densa; y, en consecuencia, los elementos de superficie se lamentan siempre de la falta de cooperación con los del aire, debida únicamente al rumbo precoz de independencia que ha tomado, en su conjunto, la aeronáutica italiana.

Francia, en cambio, empieza su carrera aérea constituyendo la más formidable aviación de cooperación que el mundo ha conocido. El ejército de la República vecina se halla en mejores condiciones que ningún otro para batirse, porque ha sabido tener en cuenta la necesidad de ocupar, no ya el terreno palmo a palmo, sino una serie de espacios sucesivos, limitados por figuras verticales definidas por las líneas terrestres de contacto entre las fuerzas de superficie. Se halla en disposición, mejor que las demás, de saber lo que hace el adversario, de auxiliar su propia artillería y defender el cielo que le

corresponda. Pero los extremistas del aire, descontentos con semejante proceder, han pregonado a los cuatro vientos que de nada servía preparar la aviación para intervenir en una gran batalla terrestre, porque oportunamente destruídos los diferentes centros que habrán de alimentarla, era muy poco probable que dicha batalla llegara a darse. El Ministerio del Aire, nacido de esta idea, empezó absorbiendo todo cuanto se relacionaba con aeronáutica naval y militar; pero percatado, poco después, de la autonomía que necesitaban las fuerzas aero-navales y aero-terrestres, publicó, a fines de 1932, un decreto con arreglo al cual los elementos marítimos del aire quedaban clasificados en: *aviación embarcada, aeronáutica de cooperación naval no embarcada* y *aeronáutica naval autónoma*. Abarca, la primera de estas tres agrupaciones, los aparatos situados a bordo de las naves de línea, cruceros de todo género y porta-aviones; comprende, la segunda, toda una serie de unidades (grupos de hidros) distribuídas a lo largo del litoral *(Saint Raphaël, Berre, Hyères* y *Bizerte,* en el Mediterráneo, y *Brest* y *Cherbourg,* en el Atlántico); y se compone, finalmente, la tercera, de los elementos aéreos que se hallan directamente destinados a la defensa de las plazas marítimas o de las costas en general. La *aviación embarcada* depende

en absoluto (material y personal) del Ministerio de Marina; la *aeronáutica de cooperación naval* se halla puesta, por el del Aire, a disposición de Marina; pero la *aeronáutica autónoma* depende exclusivamente del Aire.

Los *Estados Unidos,* finalmente, son los únicos que han mantenido el contacto inmediato con el Ejército y la Marina. Establecieron, desde un principio, la categoría de arma aérea, sin concentrar todo lo del aire bajo un solo mando. Sus aviaciones militar, naval y comercial se complementan mutuamente, sin perder su independencia. Los americanos admiten rotundamente que la aviación terrestre ha de operar como elemento afecto al Ejército, y que la naval ha de hallarse constantemente en relación con la Marina. Existen, sin embargo, tres factores de enlace que compensan, en cierto modo, la falta de unidad: el *Joint Army and Navy Board,* para las cuestiones políticas y la coordinación estratégica; el *Aeronautical Board,* que se ocupa de todo lo referente a táctica y a operaciones, y el *National Advisory Committee,* destinado a experiencias e investigaciones de todo género.

Las soluciones, pues, son diferentes; pero todas ellas tienden hacia lo mismo: a buscar, simultánea-

mente, *la manera de operar con independencia, la de cooperar con las fuerzas de superficie y la de auxiliar directamente a estas últimas en sus respectivos cometidos.*

8

Dos grandes potencias – Alemania y Estados Unidos – han encaminado seriamente sus esfuerzos hacia la construcción de dirigibles. Una y otra han sufrido en su labor duros reveses, y, sin embargo, una y otra han perseverado intensamente en su política, sin duda con la esperanza de vencer un día y de imponer su obra a los demás.

La marina alemana perdió, durante la guerra, *cuarenta y cinco* de sus setenta dirigibles, y el ejército, *veinticinco* de los cincuenta suyos; en total, más de la mitad de los que fueron construídos. Los raids sobre las costas de Inglaterra se sucedieron continuamente durante cerca de tres años, sin que el éxito fuera nunca decisivo. Durante ellos, las tormentas – más aún que las defensas terrestres y aéreas – causaron verdaderos estragos en las filas de los renombrados *L,* cuyo tonelaje fué aumentando progresivamente hasta el día del armisticio. Los reconocimientos marítimos y terrestres llevados a cabo

con dirigibles tuvieron una amplitud cada vez más grande, sin que esto pueda ser atribuído, en caso alguno, a un resultado concluyente en las empresas anteriores. Pero, a pesar de ello, los grandes *Zeppelin* de la serie *Z* forman parte de las filas comerciales aéreas de Alemania, llevando a cabo, desde el día en que terminó la guerra hasta el momento actual, viajes verdaderamente dignos de admiración. Friedrichshafen lanza, en 1934, el *L.Z.129,* con capacidad para cincuenta pasajeros, treinta y cinco tripulantes, diez toneladas de mercancía, 1.500 kilómetros de autonomía y 150 kilómetros de velocidad normal.

En cuanto a América se refiere, todo el mundo creyó que la catástrofe del *Akron,* que costó la vida a 74 personas, originaría el abandono definitivo de la política dirigibilista, y, sin embargo, sometido el informe técnico sobre su pérdida a una comisión interparlamentaria, compuesta de cinco diputados y otros tantos senadores, decidió la misma, a mediados de 1933, reemplazar inmediatamente el mencionado dirigible con otro semejante, construir un aparato escuela y mejorar la flota de los *más ligeros que el aire* con algunas otras unidades de importancia.

Estados Unidos dispone, además, para vigilancia

costera, del mayor dirigible del mundo sin armadura: el *TC.13,* de once toneladas de fuerza ascensional, 4,5 de carga útil, dos motores de 375 C. V. y otros tres de menor potencia para el funcionamiento de los aparatos de a bordo.

Se trata, sin embargo, de una serie de esfuerzos aislados, que no conducen aún a sentar una doctrina concluyente.

9

La aviación, hasta ahora, ha estado sujeta a una servidumbre durísima: en tierra, *la naturaleza del suelo,* y fuera de ella, *el estado de la mar.* Sin la amplia cubierta de un buque porta-aviones, sin una superficie acuática relativamente calma o sin un campo de aterraje de grandes dimensiones, los aeroplanos habrán de acudir a la batalla desde lejos, con todos los inconvenientes que resulten de la dificultad de intervenir a tiempo y de las deficientes condiciones morales en que se opera cuando no se puede descender. Hoy, en cambio, *el autogiro*—prodigioso invento de un ingeniero de Caminos español, D. Juan La Cierva y Codorníu—abre un horizonte nuevo a las operaciones aero-terrestres y aero-navales. Puede, en efecto, el autogiro elevarse

impunemente desde el puente de un crucero o un pequeño trozo de tierra llana, desempeñando luego cuantas misiones de auxilio inmediato han correspondido hasta ahora a los aviones; todo ello aun sin contar con la posibilidad de que el referido aparato, provisto de un motor de más potencia, llegue algún día a despegar sin rodamiento y a alcanzar las velocidades de los aeroplanos actuales.

El autogiro se impone lentamente, a pesar de la inconsciente resistencia de los pilotos y de todos los constructores de aeroplanos. Su principio fundamental queda admitido a partir de 1922; la *Cierva Autogiro Company* se crea en 1926; la primera travesía del canal de la Mancha tiene lugar en 28; la *American Autogiro Company* aparece en 29; la puesta mecánica en marcha de las aspas se logra en 30; dos años después participa el autogiro, por vez primera, en maniobras militares, y en 1934 su autor es aclamado por toda España durante la *tournée* que realiza. Hoy en día el aparato en cuestión se mantiene en el aire a cualquiera de las velocidades comprendidas entre 15 y 200 kilómetros por hora, lo que elimina casi todos los accidentes resultantes de pérdida de velocidad.

El piloto de aeroplano *se pasa* fácilmente al autogiro, y en general el pilotaje de este último es más

sencillo que el del avión. Pero ésta es precisamente la razón que ha originado la sorda y razonable oposición de una gran parte de los pilotos de aeroplano, que han sentido su prestigio amenazado y, al alcance de todo el mundo, el emblema que hoy ostentan.

Las razones que se aducen en contra del autogiro son dignas de tenerse en cuenta; pero si la ayuda de todos hubiera sido más sincera, y a él se hubiera dedicado siquiera la décima parte del esfuerzo llevado a cabo en favor de la aviación en general, es probable que sus velocidades horizontales oscilarían ya entre 0 y 400 kilómetros por hora, y que se hallaría en condiciones de llevar a bordo cargas semejantes a las de los grandes aeroplanos de transporte.

Sin ir tan lejos, el autogiro, hoy por hoy, puede considerarse como un excelente medio de enlace y observación. Los artilleros, para su tiro; los infantes, para el suyo; el alto mando, para conocer la situación de sus diferentes tropas y estudiar la impulsión del frente, tienen ya, en el autogiro, un auxiliar eficacísimo. Con él pueden volar cerca del suelo o mantenerse a gran altura. Con él están en condiciones de detenerse sobre el blanco. Desde él pueden mirar en todas direcciones; y, luego, posar-

se a inmediación del puesto que ocupe el jefe a cuyas órdenes estén.

El primer autogiro despegaba tangencialmente, como los aeroplanos. El actual ataca el aire con veinte grados de inclinación (lo suficiente, cualquiera sea la naturaleza del campo en que se opere, para todos los servicios militares).

En marina, el autogiro elimina la catapulta: armatoste de respetables dimensiones, cuyo peso y cuyo asentamiento podrán ser ocupados, con ventaja, por nuevos lanza-torpedos o cañones contra aeronaves; se halla, además, en condiciones de acompañar a la flota a velocidad de crucero, sin necesidad de ir y venir continuamente para compensar su exceso de velocidad.

El autogiro, finalmente, representa una economía extraordinaria, y, en ciertos casos, aumento de autonomía. No hemos de tardar en verlo acaparar, una a una, todas las misiones que hoy desempeña el aeroplano.

A su inventor—gloria científica de un futuro no lejano—hemos de agradecer que haya sabido, en todas partes, hacer honor a nuestra causa y a su nación.

10

A través de los cristales de mi ventana—al tiempo que releo y medito un poco sobre lo escrito—veo unas cuantas cúpulas aladas, fruto de la modernización que ha sufrido un sector pequeño de nuestra capital. Son a modo de altas torres que se destacan de una masa incongruente de tejados de otros tiempos. Alguna hay con pretensiones de rascacielos; pero, en conjunto, ni son suficientes, ni suficientemente grandes, para ofrecer un blanco serio a los aviones que, en su día, puedan volar sobre Madrid.

El peligro grande será para lo demás; para lo que no se mira cuando se admira la belleza de la ciudad; para las casas grises, cubiertas de ocre, con sus ventanas tiradas a cordel; para las construcciones de escasa altura, cuyo armazón es de madera, desecada por los años y el clima duro de la meseta. Las bombas más pesadas, tocando en cualquiera de ellas, atravesarán de arriba abajo sus diferentes pisos, y, al llegar al sótano, estallarán en mil pedazos, originando en los cimientos una tremenda conmoción. Las ligeras, incapaces de vencer la resistencia de los suelos sucesivos, hallarán, en los viejos entramados de las buhardillas, medio abonado para los efectos de su termita. Presenciare-

mos, por consiguiente, el derrumbamiento de unos cuantos edificios, y apenas cesado el rombo de los aviones enemigos, aparecerán infinidad de chimeneones, de cuyo humo, negro y denso, veremos surgir el fuego. Mas sólo al otro día conoceremos los verdaderos efectos del bombardeo: cifras aterradoras de víctimas y casas derruídas o incediadas, y falta absoluta de medios para reparar el siniestro.

La situación de España es, en efecto, *trágica.*

Desde Bayona, Pau, Toulouse, Narbona o Perpiñán, se puede bombardear Madrid con un simple aparato de reconocimiento. Desde Burdeos o Marsella habría que recurrir a un avión *ad hoc;* pero Asturias y Bilbao, principales centros de nuestra riqueza industrial y minera, y Barcelona, primer puerto comercial del Mediterráneo, se hallan, de las bases aéreas instaladas en aquellas dos ciudades, a una distancia despreciable para sus grandes hidros.

Desde un porta-aviones situado a unas cuantas millas de nuestra costa levantina, se puede, en aeroplano, cruzar España de parte a parte, descargar en diferentes puntos un buen número de bombas, y luego, regresar o aterrizar sobre la cubierta de otro porta-aviones, en pleno Atlántico, no lejos del litoral gallego. No podemos confiar, siquiera para pro-

tegernos, en las inclemencias del tiempo, porque vivimos en una zona privilegiada, si se compara con el septentrión de Francia, con el mar del Norte o con las costas de Inglaterra. En España no hay casi nunca bruma, ni tormentas, ni vientos huracanados que impidan la realización de vuelos.

Y en estas condiciones, si fuésemos objeto hoy de una violenta agresión aérea, sólo podríamos oponer: *la cara.*

Cavilando sobre nuestras posibilidades militares, solemos decir, frecuentemente: *a pesar de ser pequeño el ejército de España, a pesar de las deficiencias de su marina, lo que tenemos será siempre útil, porque, al lado de una potencia de primer orden, ella compensará nuestra falta de barcos y de cañones, proporcionándonos lo preciso, y, operando aisladamente, recurriremos a una especie de guerra irregular más o menos modernizada que triplicará el rendimiento de nuestro escaso material...;* mas, cuando así hablamos o meditamos, *prescindimos en absoluto de la cuestión del aire;* ni tenemos en consideración que, reducidos a la superficie, nos hallaríamos, dentro de España, en condición de manifiesta inferioridad con respecto a un contrincante que dispusiera de aviación (aunque su fuerza terrestre sólo fuera

equivalente a la nuestra); ni nos damos cuenta de que, aun en caso de alianza, nuestra situación sería insostenible, porque nuestro aliado – por grande que fuera su potencia – nos prestaría de todo, menos aeroplanos y pilotos para conducirlos.

La aeronáutica se halla en plena evolución. Inglaterra y Francia tienen, cada una, 2.000 aviones militares; Italia y Rusia, más de 1.500, y el Japón, más de 800.

En las filas de la aeronáutica francesa figuran ya muy cerca de 50.000 hombres; los ingleses tienen más de 40.000; Italia, unos 35.000, y otros tantos tiene la U. R. S. S.

Son cantidades fabulosas cuando se comparan con las plantillas de 1914; pero, cualquiera sea la orientación de la futura guerra, lo primero que habrá de manifestarse en ella es la extremada deficiencia de las citadas cantidades. Veremos, en efecto, a cada una de las especialidades hacer de todo: la aviación independiente al servicio del ejército, la *caza* de este último en misiones de retaguardia, los aparatos de las diferentes escuelas reconociendo posiciones enemigas, etc.; pues en todas partes se hará sentir la falta de aparatos y de pilotos. Basta, para convencerse de ello, comparar los efectivos actuales con los de 1918, y tener en cuenta que en dicha

fecha la guerra aérea no se interpretaba aún en la forma en que actualmente se interpreta, sino como una simple derivación de la marítima o terrestre, sin mayor interés que el resultante de los esfuerzos desarrollados en la mar o sobre el suelo. Y basta tener esto en cuenta para comprender que harto harían nuestros aliados con atender a su propio frente aéreo, sin ocuparse, por añadidura, de un territorio de la extensión que tiene España, con 3.144 kilómetros de litoral y su mayor vitalidad cerca del mar.

Por otra parte, tanto *aviación* como *defensa contra aeronaves* son elementos que no se improvisan a última hora. Lo que no tengamos el día de la agresión primera, será inútil adquirirlo después. Lo que organicemos y preparemos en tiempo de paz es lo único que poseeremos cuando una potencia cualquiera, con razón o sin ella, exija de nosotros una servidumbre vil. Y no conviene olvidar que podemos vernos envueltos en una guerra sin desearla —incluso no queriendo entrar en ella— pues desde que la aviación existe los débiles están más a merced de los fuertes que en cualquier otro tiempo anterior.

Hemos puesto claramente de relieve, en todo el curso de este trabajo, que, *dominando el aire, la*

contienda está ganada. Pues bien; en el caso de España, que sólo tiene unas cuantas escuadrillas de caza y una D. C. A. prácticamente nula, el aire, de antemano, se hallaría dominado por el adversario. Para él no existirían las enormes dificultades que hemos dado a conocer. Él no tendría, frente a nosotros, que contentarse con *supremacía local y temporal*, porque, sin esperar a la declaración de guerra, le habríamos cedido de hecho el dominio absoluto de nuestro cielo.

España puede cumplir al pie de la letra los términos político-militares de su Constitución, prescindiendo de la adquisición o fabricación de grandes bombarderos; pero sin una potente aviación de caza, sin D. C. A. terrestres y sin los elementos de cooperación indispensables para atender a su reducido ejército y a su marina insuficiente, se halla atada, de pies y manos, sin haber entrado en guerra. Es inútil esforzarse en mejorar el artillado de Baleares, si, simultáneamente, no se dota al archipiélago de una base aérea en que la *caza* predomine y en que existan los elementos de contra-ataque indispensables para prevenir un golpe de mano. Es estéril el dinero que se emplea en nuestras miserables ocho divisiones terrestres, si no pueden moverse por España sin la constante preocupación de

una agresión aérea. Es perjudicial tener entrantes o bahías como Rosas, como Alfaques, como las rías altas y bajas de Galicia, si cada una de ellas no se halla en condiciones de albergar una flota propia, sea marítima o sea del aire, y evitar que el enemigo se posesione de su contorno. Es triste, en una palabra, desperdiciar el prestigio que el mundo entero nos otorga como consecuencia de un simple vistazo a nuestra historia y a nuestra posición geográfica, cuando España, para ser potente, no tiene más que proponérselo.

CARLOS MARTINEZ DE CAMPOS

CRUZ Y RAYA

Ediciones del árbol



«Y será como el árbol plantado junto a arroyos de aguas, que da su fruto en su tiempo, y su hoja no cae; y todo lo que hace, prosperará.»

Psal. I, 3.

Poesías
de
Gil Vicente



Cruz y Raya
Ediciones del árbol.
1934

Publicado. *3 pesetas.*

JOSÉ BERGAMÍN

LA CABEZA A PÁJAROS



Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1934

Agotado.

Introducción a la literatura española del siglo de oro

POR

KARL VOSSLER

(lecciones leídas en la Universidad de Verano, Santander, 1934.)

Introducción y programa de la literatura española

POR

MARCELINO MENENDEZ PELAYO

La publica MIGUEL ARTIGAS

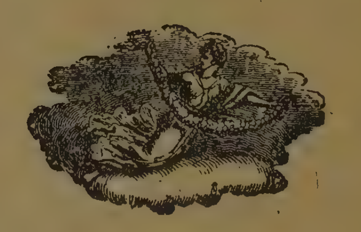
Publicados. *5 pesetas.*

EL

ACABOSE

del año y nuevo de

1934



CRUZ Y RAYA
para todos
MADRID

Publicado. 8 pesetas.

EL
A V I S O
de escarmentados del año que acaba
Y
ESCARMIENTO
de avisados para el que empieza de
1935

CRUZ Y RAYA
PARA TODOS
MADRID

Publicado. *15 pesetas.*

RAFAEL ALBERTI

POESIA

1924-1930

Cruz y Raya

Ediciones del árbol

1934

Publicado. *8 pesetas.*

JORGE GUILLÉN

CÁNTICO

AL AIRE DE TU VUELO
EL PÁJARO EN LA MANO
PLENO SER

Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1934

AZORIN
(Presidente de «Los Amigos de Lope de Vega».)

LOPE EN SILUETA

(CON UNA AGUJA DE NAVEGAR LOPE)

Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1935

FEDERICO GARCÍA LORCA

LLANTO A SÁNCHEZ MEJÍAS

Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1935

RAMÓN GÓMEZ DE LA SERNA

Los muertos, las muertas y otras fantasmagorías



Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1934

FILOSOFIA
Y
METAFISICA

HUSSERL SCHELER
HEIDEGGER

PRÓLOGO
DE
XAVIER ZUBIRI

Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1934

JOSÉ SANCHEZ RODRIGUEZ

ANEMIAS Y ALIMENTACIÓN

EL PRINCIPIO ANTIANÉMICO DEL HÍGADO Y LOS FACTORES CUALITATIVOS DE LOS ALIMENTOS

(VITAMINAS, AMINOÁCIDOS, HIERRO Y COBRE)

PRÓLOGO

DE

GREGORIO MARAÑÓN

Cruz y Raya
Ediciones del árbol
1934

BOLETIN
DEL
INSTITUTO DE LAS ESPAÑAS
REVISTA HISPANICA MODERNA

CASA DE LAS ESPAÑAS, COLUMBIA UNIVERSITY
435 WEST 117TH STREET, NEW YORK CITY

PÍDASE UN EJEMPLAR DE MUESTRA
QUE SERA REMITIDO GRATUITAMENTE

EDITORIAL PLUTARCO
S. A.

Alarcón, 3. – Apartado 4048. – Madrid

LIBRERIA

FRANCO-ESPAÑOLA

SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA

DIARIOS, REVISTAS, PUBLICACIONES (S. A.)

Avenida de Eduardo Dato, 10 - Teléfono 93517

MADRID

Le Christ

Liturgia

Ecclesia

(Encyclopédies populaires de connaissances religieuses)
Librairie Bloud et Gay. Paris.

LIBRERÍA NACIONAL Y EXTRANJERA

Caballero de Gracia, 60.
Teléfono 15219.

MADRID
Telegramas: LINAJERA

NOVEDADES
en literatura

alemana
francesa
inglesa

Servicio rápido de pedidos. Se admiten toda clase de suscripciones. Informaciones y consultas bibliográficas sin ningún compromiso.

TIERRA FIRME

REVISTA TRIMESTRAL

Director: Enrique Díez-Canedo.

Redactor Jefe: J. F. Montesinos. Secretario: Antonio Morón.

REDACCIÓN: MEDINACELI, 4. - MADRID - TELÉFONO 24660

ADMINISTRACIÓN:

LIBRERÍA DE E. PRIETO. - PRECIADOS, 48. - TELÉFONO 22120

SUMARIO DEL NÚM. 1

(1935)

ATALAYA

REVISTA MENSUAL

EDITORES: ALONSO Y FRANCISCO RODRÍGUEZ ALDAVE

SUMARIO DEL NÚM. 2

(Enero 1935)

REVISTA DE OCCIDENTE

PUBLICACIÓN MENSUAL

Director: **José Ortega y Gasset**

Secretario de Redacción: **Fernando Vela**

Av. Pi y Margall, 7 (segundo trozo Gran Vía) Apartado 12206

MADRID

196-p-g-1-h-73-p-g-1-h-
1-lámina

Pas. IV-265

CRUZ Y RAYA

Este número ha sido visado por la Censura.

S. AGUIRRE, IMPRESOR. — TELÉFONO 30366. — MADRID